

Постріл із глибин. Останній рейс «Лузитанії»
Ерік Ларсон

Президент Вудро Вільсон до останнього намагався втримати Америку осторонь війни, що вирувала в Європі. Уперше в історії був здійснений авіаналіт цепелінами, уперше в історії на полі бою застосували смертоносний газ... Катастрофа «Лузитанії» стала першим в історії актом залякування ціною загибелі сотень дітей. Але ж про напад попереджало німецьке посольство, про підготовку до нього було відомо у таємничій Кімнаті 40 – найсекретнішому підрозділі британської розвідки! Роковий збіг обставин чи підводні течії світової політики – що відправило на дно Атлантики корабель, який не міг потонути? А поки «Лузитанія» – найбільший і найшвидший у світі лайнер – прямує назустріч своїй загибелі...

Ерік Ларсон

Постріл із глибин

Останній рейс «Лузитанії»

© Erik Larson, 2015

© Shutterstock.com / Everett Historical, Triff, обкладинка, 2017

© Hemiro Ltd, видання українською мовою, 2017

© Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля», переклад та художнє оформлення, 2017

Відгуки на книгу Еріка Ларсона «Постріл із глибин»

Ларсон – один із найславетніших сучасних майстрів художньої документалістики. Він надзвичайно вправний оповідач, володіє стилем і може перетворити купу фактів на чудову історію, наче Едвард Руки-Ножиці – кучму

волосся на чудову зачіску. Це дуже цікава книга на важливу тему – вона досить потужна, щоб землетрусом пройти по новому поколінню читачів.

New York Times Book Review

Ларсон уміє перетворювати документалістику на драму. Він здатний знаходити якнайсентиментальніші подробиці та правильно їх використовувати, а також має хист відшукувати оригінальні деталі.

New York Times

З кожним розкриттям таємниць Британії та Америки, з кожним клаустрофобно-жахливим моментом на U-20, німецькій субмарині, що торпедувала лайнер, з кожним епізодом на палубі «Лузитанії» Ларсон тільки збільшує напругу сюжету. Він неперевершено вміє помічати іронічні подробиці, відчуває атмосферу часу та може створити захопливу історію – таку, на яку заслуговує «Лузитанія».

Ця книга може змусити Леонардо Ді Капріо позмагатися за право долучитися до її екранізації.

San Francisco Chronicle

У своєму захопливому дослідженні останніх днів того, що колись було найшвидшим лайнером у світі, Ларсон дивовижним чином оживлює минуле. Він знаходить телеграми, журнали, любовні листи й розповіді свідків, він занурює нас у сповнені інтриги подробиці й у такі речі, про які ми навіть не підозрювали... Це гостроцікава, драматична та потужна історія.

NPR (National Public Radio)

Ларсон – журналіст, який створює документальні книги. Але вони читаються наче романи, поглинаючи з головою. І ця – не виняток. Я знав багато про «Титанік», але майже нічого – про «Лузитанію», і ця книга допомогла мені закрити всі прогалини... ще й як!

Джордж Р. Р. Мартін

Ця сповнена деталей розповідь захоплює й показує, що насправді сталося набагато більше подій, аніж про це відомо загалу. Історія Ларсона – найбільш яскрава та насичена напругою з-поміж усіх написаних досі. Він примудряється знайти справжню емоційну силу в страшному злитті «великих і до болю малих» подій, спорудити декорації для останніх миттєвостей агонії корабля.

Washington Post

Ця історія привертає увагу й не дає відволіктися... Майстерно вибудована напруга... Ларсон наче переносить читача просто на борт корабля, до всіх пасажирів. Оповідь просто-таки дихає самим життям.

Seattle Times

Ларсон має дар перетворювати історичні факти на популярні історії, і ця книга – ще один зразок цього. Вона тримає читача в постійній напрузі, а це неабияке досягнення з огляду на те, що ми всі знаємо про перебіг подій. Цю напругу просто неможливо витримувати.

Boston Globe

Страшна, але захоплива історія. Коли два судна зустрічаються, напруга сюжету залишає далеко позаду «Щелепи». Потоплення просто не може статись, але його й не уникнути. Щоправда, уболівати за акулу ви не будете, проте неймовірні подробиці швидко заповнять вашу увагу й ніколи вже не відпустять.

Entertainment Weekly

Ерік Ларсон досяг неймовірного успіху завдяки своєму вмінню подавати історію в суперпопулярних творах, які читаються наче трилери. Він справжній майстер напруги в документальному жанрі.

USA Today

Ларсон яскраво зображує катастрофу корабля й так вдало перемішує читача в мікрокосмос морської подорожі, що в другому класі навіть краще, ніж у першому.

The New Yorker

Ларсон – неперевершений оповідач і пошуковець, який не знає втоми.

Лев Гроссман, Time

Ларсон знову демонструє свій талант у сплетінні простодушності, наклепу та інтриг. Він вправно малює словом життя на борту лайнера й знайомить читача з політичною ситуацією того часу. У його книзі панує неперевершена атмосфера, заснована на глибокому вивченні теми й надзвичайній бібліографії. Жоден його персонаж не залишить читача байдужим, як і розповідь про потоплення й випробування, через які довелося пройти тим, хто вижив.

Washington Times

Якщо ви шукаєте динамічну та емоційну історію про одну з найжахливіших морських катастроф, то ця книга запаморочить вам голову. Ларсон – надзвичайний оповідач, і йому чудово вдалося подати історію в координатах подій на «Лузитанії», U-20 та в політиці.

Richmond Times-Dispatch

Ларсон чудово розповідає про долю «Лузитанії». Книга вражає кількістю судових подробиць та деталей останнього плавання лайнера. Так, ми всі наперед знаємо, чим завершиться це плавання, проте Ларсону вдається тримати читача в напрузі. Він провів неймовірне дослідження останнього тижня корабля – його книга так і проситься в Голлівуд.

Toronto Globe and Mail

Точна й досконало досліджена історія переміщує вас просто у вир подій. Ларсон володіє майже чарівним талантом брати заздалегідь усім відомий сюжет і перетворювати його на щось захопливе, дивовижне й неперевершене.

Dallas Morning News

Професійно побудована історія про особисту й загальну погорду, про державні інтриги й таємниці – з яскраво виписаними неймовірними збігами та промахами, що привели «Лузитанію» до катастрофічного удару. Стиль Ларсона неперевершений.

Miami Herald

Ларсон має дар знаходити дрібні особисті подробиці, що воскрешають історію. Його розповідь про затоплення корабля та жахливі 18 хвилин, які пройшли від моменту удару до повного зникнення судна під водою, майстерно прикрашена дивними, зворушливими деталями.

Columbus Dispatch

У руках менш талановитого майстра захоплива історія останнього плавання «Лузитанії» могла б загубитись у нудних описах людей, технічних подробицях тактики субмарин та детальній розповіді про події в політиці часів Першої світової. Добре, що ця історія потрапила до рук Ларсона. Він надзвичайним чином поєднує неспівмірні факти в єдину розповідь, створюючи цікаву історію про кінець «Лузитанії» та початок війни для США.

Pittsburgh Post-Gazette

Затоплення розкішного лайнера «Лузитанія» у вашій уяві може, мабуть, уміститися в невеличку скриньку. Але коли ви прочитаєте неймовірну реконструкцію Еріка Ларсона, то будете потребувати цілого уявного будинку. У своїй книзі Ларсон подає не просто белетризацию історичних подій, а й захопливий вир інформативних міні-оповідей.

Milwaukee Journal Sentinel

Ларсон оживлює свою розповідь так, як це вдається мало кому з сучасних авторів.

Minneapolis StarTribune

Історію затоплення «Лузитанії» німецькою субмариною вже не раз розповідали, але версія Ларсона поглинає читача детальністю та саме йому притаманною безпосередністю оповіді.

People

Трагічні нові подробиці світової пожежі – історія останнього рейсу «Лузитанії» варта палкої наснаги та майстерності, яких доклав Ерік Ларсон. Читачі попередніх творів цього автора не розчаруються. Він неперевершено вміє описувати події та майстерно втримує інтерес читача.

Newsday

Не можемо дочекатися, коли ж на екранах з'явиться «Постріл із глибин» Ларсона в баченні Джеймса Кемерона.

New York Magazine

Ларсон уже давно опанував мистецтво пошуку загублених та втрачених цікавинок, які він перетворює на захопливі популярні історії. І йому знову це вдалося.

The Christian Science Monitor

Шанувальники творчості Ларсона запевняють, що хоч яку тему він обирає – його історія буде неймовірно цікавою. І ця книга доводить, що вони мають рацію. Історія постане перед вами в усій своїй жахливій красі.

New York Daily News

Прекрасна, динамічна версія старої історії, яку ви, можливо, знали лише частково.

Arkansas Democrat Gazette

Ми всі знаємо, чим закінчиться ця історія, але Ларсону все одно вдається зробити так, щоб хотілося далі й далі гортати сторінки, і то дуже швидко. У центрі оповіді всього декілька персонажів: капітан «Лузитанії» Вільям Томас Тьорнер, президент Вудро Вільсон, командир субмарини капітан Вальтер Швігер, продавець книжок із Бостона Чарльз Лоріа, архітектор Теодейт Поуп, а також іще декілька другорядних персонажів. Їхні долі в оповіді Ларсона неунікнено й трагічно переплітаються. Автор глибоко вивчив тему, і кількість дрібних деталей та історій із життя людей просто вражає.

Foreign Policy

Ларсон перетворив знайому історію на майстерно написану елегію непередбачуваності війни.

Maclean's

Ларсон – неперевершений оповідач, який швидко розгортає низку подій і приводить нас до місця, де неминуче зустрінуться мисливець і здобич. Читач прив'язується до персонажів, і напруга зростає, адже не завжди зрозуміло, хто ж залишиться живим.

Salon

Ларсон чудово володіє словом. Коли читач доходить до самого моменту трагедії, книга постає в невимовній яскравості. Ви ніби особисто відчуваєте, як це – перебувати на кораблі, що тоне. Відчуваєте тягар життів, забраних того дня. І те, що все це – результат ретельного вивчення подробиць та людей, і є джерелом дивного задоволення від книг Ларсона.

Flavorwire

Ларсон дуже зворушливо подає хроніку останньої подорожі лайнера. За його оповіддю стоїть безліч джерел: телеграми, повідомлення, розповіді пасажирів, таємні документи, військовий журнал капітана субмарини, любовні листи, архіви Адміралтейства та університетів, навіть посмертні фото загиблих... Усе це переплітається з політичними та соціальними подіями й стає своєрідним благословенням тим 1198 душам, які загинули в морі.

Tampa Bay Times

Ларсон, славетний майстер слова, заповнює білі плями в нашій початковій освіті, в обличчях та подіях, оповідаючи про катастрофу. Прихильник історії не залишиться невдоволеним, адже важко за сторінками цієї книги не відчувати себе на борту лайнера поруч із новими друзями.

Fort Worth Star-Telegram

У динамічній історії Ларсон розкриває нам великі та малі сили, природні й людські, що привели «Лузитанію» до фатальної зустрічі. Розповідь про хвилини та години після удару торпеди вражає. Ця книга і через 100 років після трагедії захоплює увагу читача.

Buffalo News

Ларсон – його колись називали «істориком з душею романіста» – створив книгу, яка поєднує в собі захоплення художньої прози та історичну реальність.

Toronto Sun

Ларсон демонструє нам, що історичні книги можуть бути водночас драматичними й надзвичайно інформативними. Потоплення лайнера німецькою торпедою 100 років тому було не менш трагічним, ніж катастрофа «Титаніка», і справило величезний вплив на хід історії. Завдяки Ларсону ми можемо відчувати все так гостро, ніби трагедія сталася зараз.

New York Magazine's Vulture.com

Автор бестселерів «Диявол у білому місті» та «Уражений блискавкою» демонструє майстерне використання паралельної оповіді в історії про потоплення «Лузитанії» німецькою субмариною. Відчуття жаху стає дедалі сильнішим – два судна йдуть назустріч одне одному. Автор не просто розповідає нам урок зі шкільної історії – він вивчає документи британської розвідки й намагається зрозуміти, чому корабель ніхто не захистив, хоча пасажери на це сподівалися. Ларсон поєднує політику, економіку, технологію, навіть погоду – і перед нами постає неймовірна та неминуча подія. Свіжий погляд на катастрофу, що сколихнула світ.

The Onion A.V. Club

Сповнене інтриги й здатне цілковито захопити дослідження легендарної катастрофи.

Kirkus Reviews

Історично точна й особиста оповідь читається як першокласний трилер.

Booklist

Ларсону завжди вдавалося знайти надзвичайні подробиці подій та оживити історію, але цього разу він перевершив себе. Вражає не тільки неймовірне дослідження, що лежить в основі книги, але і яскраві персонажі – пасажери та члени команди. Вони тільки посилюють напругу, яка охоплює читача від усвідомлення того факту, що багато хто з них загине разом із лайнером. Історія вирує іронією та різними «якби». Книга – найвищий пілотаж художньої майстерності.

BookPage

У своїй оповіді – бездоганній, як і сам лайнер, – Ларсон занурює нас в одну з найтрагічніших подій Першої світової. Різке нагадування про те, що таке війна у своїй найпростішій суті – боротьбі життя і смерті.

Publishers Weekly

Ларсону ще раз вдалося перетворити складні події на неймовірно цікаву історію. Сповнена пронизливих емоцій розповідь сподобається прихильникам військової та морської історії, а також читачам популярно-історичних творів.

Library Journal

Присвячую Крісові, Крістен, Лорен та Ерін (а також Моллі та Ральфі, які не з нами, але не забуті)

У пошуку надзвичайних історій

(До читачів)

Загалом я дотримуюся стратегії читати жадібно та різноманітно між роботою над книгами, але вперше почав читати про «Лузитанію» з якоїсь дивної забаганки. Почав читати – і мене причарувало й нажахало те, про що я дізнався. Я думав, що знав усе про цей інцидент, але швидко зрозумів, як помилявся. Головне, що я побачив: серед усіх цих заплутаних подробиць – і часто навмисне заплутаних – ховається щось дуже просте й прекрасне: дуже цікава історія.

Хочу додати, як завжди, що ця книга – не художній твір. Усе, що я наводжу в лапках, – то цитати з мемуарів, листів, телеграм та інших історичних джерел. Я намагався так організувати всі ці життєві – ба навіть романтичні – фрагменти, щоб читач міг відчути ті часи (хоча, можливо, деяким читачам захочеться пропустити подробиці розтинів тіл, наведені ближче до кінця книги).

У будь-якому разі пропоную вам сагу про «Лузитанію» та безліч сил, як великих, так і до болю малих, що зішлись одного травневого дня 1915 року й призвели до трагедії монументальних масштабів; сил, чия справжня природа та наслідки довго залишалися прихованими в мороку історії.

Ерік Ларсон

Сіетл

Декілька слів про час

Щоб не плутати читачів і не плутатися самому, я перевів німецьку субмарину на час за Гринвічем. Наприклад, у військовому журналі капітан-лейтенанта Вальтера Швігера зазначено 15:00, а я вказую 14:00.

Щодо Адміралтейства Британії

Важливо пам'ятати, що Адміралтейство очолював Перший Лорд; його заступником був Перший Морський Лорд, який опікувався повсякденними справами флоту.

Постріл із глибин

Останній рейс «Лузитанії»

Капітани завжди мають пам'ятати, що, хоча вони й повинні здійснити плавання якомога швидше, вони не можуть наражати корабель на будь-який ризик, що може призвести до катастрофи. Безпека життів і вантажу має завжди лишатися їхнім пріоритетом, яким вони керуються, коли приймають будь-які рішення, – і ані прагнення дістатися до місця призначення швидше, ані бажання збільшити швидкість не можуть слугувати виправданням ризику.

«Правила роботи в компанії» Пароплавна компанія «Кунард», березень 1913 року

Пріоритет – безпека субмарини.

Адмірал Райнгард Шеер «Німецький флот відкритого моря у Світовій війні», 1919 рік

Слово капітана

Уночі 6 травня 1915 року, коли корабель наближався до берегів Ірландії, капітан Вільям Томас Тьорнер залишив місток і спустився у вітальню першого класу, де відбувався концерт і талант-шоу пасажирів, звичний для пароплавів «Кунард» захід. Кімната була великою й теплою, стіни обшиті червоним деревом, підлога встелена зеленими та жовтими килимами. Тут були два 14-футові каміни коло передньої та задньої стін. Зазвичай Тьорнер не відвідував таких вечірок на борту корабля – соціальна частина капітанських обов'язків була для нього тягарем, – але того вечора в нього були новини.

У кімнаті панувала напруга, незважаючи на співи, музику та не дуже вправні фокуси. Коли під час перерви наперед вийшов капітан, напруга стала ще

більш відчутною. Його присутність стала для пасажирів підтвердженням тих страхів, що переслідували їх від самого початку подорожі з Нью-Йорка. Так поява священика псує всю життєрадісність медсестри.

Проте Тьорнер мав протилежні наміри – заспокоїти пасажирів. Його зовнішність допомагала в цьому. Він був схожий на банківський сейф і втілював собою спокійну силу. Блакитні очі, добра усмішка, сивувате волосся – йому було 58 років – відображували мудрість, досвід, як і його статус капітана лайнера компанії «Кунард». Він командував «Лузитанією» вже втретє – згідно з принципами переведення капітанів з корабля на корабель, яких дотримувались у компанії, – але вперше у воєнний час.

Тьорнер повідомив присутніх, що наступного дня, у п'ятницю, 7 травня, корабель увійде у води коло південного узбережжя Ірландії, тобто в зону військових дій, окреслену Німеччиною. Новиною ні для кого це не стало. Уранці перед відплиттям лайнера з Нью-Йорка на сторінках газет з'явилося оголошення від посольства Німеччини у Вашингтоні. Воно нагадувало читачам про існування зони військових дій та застерігало, що «судна під прапором Великої Британії[1 – Див. New York Times, 1 травня 1915 р. Стаття про попередження розміщена на с. 3, а реклама – на с. 19.] або її союзників можуть бути знищені» і що пасажирів на таких кораблях пливуть «на свій ризик». Хоча в попередженні не йшлося про якісь певні кораблі, але всі зрозуміли це як указівку на корабель Тьорнера, «Лузитанію», – принаймні одна газета, New York World, помістила це попередження поряд із рекламою корабля компанії «Кунард». Відтоді всі пасажирів «думали про субмарини[2 – Liverpool Weekly Mercury, 15 травня 1915 р.], бачили їх в уяві та уві сні, навіть іли з думками про них», як казав Олівер Бернард, художник кіно, що подорожував першим класом.

Тьорнер розповів пасажирів, що трохи раніше того вечора корабель отримав попередження про активність субмарин коло узбережжя Ірландії, та запевнив усіх[3 – Preston, «Lusitania», 172.], що немає жодного приводу для хвилювань.

Якби таке сказав хтось інший, це звучало б як пустопорожня спроба заспокоїти. Але Тьорнер вірив у те, що говорив. Він скептично ставився до небезпеки, яку становили німецькі субмарини, особливо якщо це стосувалося його корабля, одного з трансатлантичних швидкісних лайнерів, яких називали «хортами». Його керівники теж поділяли скептичні погляди. Керівник нью-йоркського відділу компанії навіть видав офіційну відповідь на попередження Німеччини: «Річ у тому[4 – Bailey and Ryan, «Lusitania Disaster», 82.], що „Лузитанія“ – найбезпечніше судно на сьогодні. Вона надто швидка для будь-якої субмарини. Жоден німецький корабель не зможе її дістати, ба навіть наблизитися до неї». І це підтверджував досвід Тьорнера: як капітан інших кораблів, він уже двічі зустрічав[5 – Там само, 65; Beesly, «Room 40», 93; Ramsay, «Lusitania», 50, 51.] підводні човни, як він вважав, і легко від них тікав, наказавши «повний вперед».

Пасажирів він не став розповідати про ті два інциденти, натомість заспокоїв по-іншому: наступного дня, увійшовши в зону військових дій, корабель буде під надійним захистом Королівського флоту.

Потім він побажав пасажирам на добраніч і повернувся на місток. Талант-шоу продовжилося. Декілька пасажирів залишилися спати одягненими у вітальні – боялися опинитися в пастці на нижніх палубах, якщо станеться атака. Один особливо стурбований пасажир, торгівець грецькими килимами, надяг жилет і спав у шлюпці. Інший, Ісаак Леманн, підприємець із Нью-Йорка, заспокоював себе тим, що всюди носив із собою револьвер, який скоро приніс йому славу та ганьбу.

З вимкненим освітленням та зачиненими шторами величний лайнер прямував крізь море – іноді в тумані, іноді під небосхилом, повним зірок. Але навіть уночі його силует був помітний. Уранці в п'ятницю, 7 травня, офіцери корабля, що прямував до Нью-Йорка, помітили «Лузитанію» на відстані декількох миль і відразу її впізнали. Капітан Томас Тейлор пояснив: «Силует із чотирма трубами[6 – Свідчення, Томас М. Тейлор, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 913.] – тільки в неї були чотири труби».

Корабель, який неможливо не впізнати й неможливо потопити, – плавуче місто під захистом сталі. «Лузитанія» прорізала ніч, наче величезна чорна тінь на воді.

Частина I

«Чортові мавпи»

«Лузитанія»

Старий моряк

Дим корабля й туман річки поєднувалися в імлу, яка застеляла довколишній світ. Величезний корабель здавався ще більшим – уже не творінням людських рук, а радше скелею, що здіймається над рівнинами. Корпус був чорним, і на його тлі чайки пролітали білими спалахами. Зараз вони були тільки красивими птахами, але скоро для людини, яка стояла на містку на сім поверхів вище від причалу, вони стануть справжнім жахом. Лайнер перебував у щільному оточенні інших суден коло причалу № 54 у річці Гудзон при західному кінці 14-ї вулиці. Цей причал був одним із чотирьох, якими керувала англійська компанія «Кунард» із Ліверпуля. З головного містка корабля відходили два допоміжні – вони виступали, наче крила корабля, і з них капітан міг роздивитися корпус по всій довжині судна. Тут він і стоятиме через два дні – у суботу, 1 травня 1915 року, коли корабель вирушить у наступну подорож через Атлантику.

Незважаючи на війну[7 - «Загальний аналіз пасажирів та членів команди», «Лузитанія»: Записи про пасажирів та екіпаж, SAS/29/6/18, Мерсісайд.], що вже десять місяців ішла в Європі - довше, ніж будь-хто міг очікувати, - квитки були розкуплені в повному обсязі. На борту було зареєстровано 2 тисячі людей, або «душ», із них 1265 пасажирів, серед яких було навдивовижу багато дітей, зокрема немовлят. Згідно з повідомленням газети New York Times, з початку року цей рейс став найбільшим рейсом у Європу за кількістю пасажирів[8 - New York Times, 2 травня 1915 р.]. Повністю завантажене судно, з командою, пасажирами, багажем, запасами та вантажем, важило (тобто мало водотоннажність) 44 тисячі тонн, а максимальна його швидкість перевищувала 25 вузлів, або ж 30 миль на годину. Того року багато пасажирських суден зняли з рейсів чи перевели на військову службу, і «Лузитанія» стала найшвидшим цивільним судном, яке залишилося обслуговувати населення. Тільки есмінці та найновіші британські лінійні кораблі класу «Королева Єлизавета» на нафтових двигунах могли пересуватися швидше. Такий великий корабель із можливістю розвивати таку швидкість вважався дивом сучасності. Під час одного з перших випробувань цього судна[9 - Cunard Daily Bulletin, 19 липня 1907 р., Мерсісайд.] - подорожі навколо Ірландії в липні 1907 року - пасажир із Род-Айленду спробував сформулювати ширше значення кораблів у новому столітті.

- «Лузитанія», - казав він журналістові щоденного видання Cunard Daily Bulletin, яке виходило прямо на борту, - являє собою прекрасне втілення всього, що людство знає, усього, що воно пізнало та винайшло досі.

Те саме видання також повідомляло, що пасажир проголосили «вотум осуду»[10 - Там само.] компанії «Кунард» через «два обурливі недогляди: на борту не передбачили можливості полювати на шотландського тетерука та оленя». Один із пасажирів зауважив, що якщо коли-небудь знадобиться ще один Ноїв ковчег, то будувати не доведеться - можна буде просто зафрахтувати «Лузитанію»: «Я підрахував, що тут досить місця для пар усіх існуючих тварин, ще й залишиться».

В останньому абзаці Bulletin погрозив пальцем Німеччині, заявляючи, що корабель тільки-но отримав - бездротовими каналами зв'язку - новини, начебто кайзер Вільгельм надіслав на корабельню телеграму: «Будь ласка, невідкладно доправте мені»[11 - Там само.] дюжину - а краще тринадцять - „Лузитаній“».

Від самого початку цей корабель став національною гордістю та загальним улюбленцем. За своїм звичаєм називати кораблі на честь давніх земель, у «Кунард» обрали ім'я «Лузитанія». Так колись називалася римська провінція на Піренейському півострові, що приблизно збігається з територією сучасної Португалії. Історія назви корабля розповідається в пояснювальній, яка зберігається в архіві компанії: «Жителі цієї місцевості були войовничими»[12 - «Лузитанія», D42/ S9/5/1, архів «Кунард».], і римлянам було непросто скорити їх. Вони жили за рахунок грабунків, їхні манери були грубими та примітивними». Пізніше в розмовній мові назву скоротили до «Люсі».

Сам корабель не був ані грубим, ані примітивним. У своє перше трансатлантичне плавання «Лузитанія» вирушила в 1907 році з Ліверпуля. Того дня за відплиттям спостерігали тисячі людей, які збирались у різних місцях уздовж річки Мерсі, - вони співали «Пануй, Британіє!»[13 - Назву

цієї пісні часто пишуть та промовляють неправильно, наче декларацію. Насправді ж назва мала бути радше закликком, щось на зразок «Уперед, Британіє!»]» та махали хустками. Пасажир на ім'я К. Р. Міннітт у листі дружині писав, що вийшов на найвищу палубу, до чотирьох величезних труб, щоб насолодитися моментом: «Важко навіть уявити[14 – Лист, C. R. Minnitt to Mrs. E. M. Poole, 9 липня 1907 р., DX/2284, Мерсісайд.] її розміри, аж доки не піднімешся нагору. Тут наче на верхівці Лінкольнського собору. Я також був у частині першого класу – описати цю красу просто неможливо».

Краса корабля була справою не такою простою. Від самого початку оздоблення вимагало багато уваги. У першу ж зиму дерев'яні панелі в кабінеті першого класу та обідній залі почали зсихатись, і їх довелося замінити. Потім через надмірну вібрацію компанія відкликала корабель для встановлення додаткових кріплень. Постійно щось ламалося й виходило з ладу. Вибухом печі поранило кількох членів команди. Довелося чистити та прибирати накип із парових котлів. Під час зимового плавання труби замерзли, і їх розірвало. Лампочки перегорали[15 – Протокол Ради директорів «Кунард», 10 липня 1912 р., D42/B4/38, архів «Кунард»; Fox, «Transatlantic», 404.] неймовірно швидко, а це було не такою вже й незначною проблемою: на «Лузитанії» було шість тисяч лампочок.

Корабель стійко переносив усі негаразди. Він був швидким, комфортним та милим серцю багатьох людей. Наприкінці квітня 1915 року на його рахунок був 201 перехід через Атлантику.

Перед відплиттям у суботу, 1 травня, корабель треба було спритно підготувати, і це капітанові Вільяму Томасу Тьорнеру вдалося. В усій імперії «Кунард» не було нікого, хто міг би краще впоратися з великим кораблем. Перебуваючи на службі в ролі капітана «Аквітанії» тієї ж компанії, Тьорнер здобув славу, коли в Нью-Йорку зумів ввести корабель на належне місце між причалами та пришвартувати лише за 19 хвилин. Йому також належав рекорд подорожі «в обидва кінці»: він поставив його в грудні 1910-го на кораблі «Мавританія» – двійникові «Лузитанії». Рекордна подорож до Нью-Йорка та назад тривала лише 14 днів. «Кунард» у нагороду подарувала Тьорнерові срібну тацю. Йому було «дуже приємно[16 – Лист, W. Dranfield to W. T. Turner, 20 січня 1911 р., D42/C1/2/44, архів «Кунард»; лист, W. T. Turner to Alfred A. Booth, 6 лютого 1911 р., D42/C1/2/44, архів «Кунард.]]», хоча він здивувався і у своєму листі подяки писав: «Я не очікував, що моя заслуга отримає таке визнання. Усі ми на борту просто намагалися виконувати свої обов'язки, як і завжди».

Процес підготовки «Лузитанії» був складним, заплутаним та вимагав багато уваги й фізичних зусиль – ось що ховалося під зовнішньою красою судна. Будь-хто, хто б подивився на корабель із доків, побачив би лише красу та монументальність розмірів. У цю ж мить на іншому кінці корабля чоловіки, чорні від пилу, вантажили лопатами вугілля – 5690 тонн – у спеціальні отвори в корпусі, які називалися «бічними кишнями». Корабель постійно потребував вугілля: навіть коли стояв у доках, на день витрачалося 140 тонн, щоб тримати топки розігрітими, котли в готовності, а також щоб за допомогою динамо-машини виробляти електричний струм для освітлення, роботи підйомників і – дуже важливо – для роботи передавача Марконі з антеною, натягнутою поміж двох щогл. На ходу апетити «Лузитанії» щодо вугілля були

жахливими. В екіпажі було 300 кочегарів та машиністів[17 - Bisset, «Commodore», 32.], які, працюючи по 100 осіб на зміні, за день лопатами перекидали 1000 тонн вугілля в 192 топки, які гріли 25 котлів та утворювали достатньо перегрітої пари, щоб обертати величезні турбіни двигунів. Цих чоловіків називали «чорною бригадою» – і не через расу, а через вугільний пил, який вкривав їхні тіла. Котли розташовувались на нижній палубі корабля й були дійсно величезні, наче локомотиви без коліс: 22 фути завдовжки і 18 футів у діаметрі. Вони постійно вимагали уваги, бо під повним тиском один такий котел вибухом міг розірвати невеликий корабель навпіл. За п'ятдесят років до цього вибух котлів призвів до найбільшої морської трагедії Америки всіх часів – річковий пароплав «Султана» на річці Міссісіпі був знищений разом із 1800 людськими життями.

Незважаючи на всі зусилля, яких докладала команда, вугільний пил проникав усюди – під двері кают, через замкові щілини, по трапах нагору. Стюардам доводилося постійно обходити корабель з ганчіркою, щоб протирати поруччя, ручки дверей, столи, стільці, тарілки, чашки, будь-які поверхні, на яких збиралася сажа. Вугільний пил загрожував не тільки брудом: досягаючи певної концентрації в повітрі, він ставав надзвичайно вибухонебезпечним і міг призвести до руйнування корпусу судна. «Кунард» забороняла членам екіпажу[18 - У компанії дозволений вид сірників називали «сірниками-люциферками», хоча насправді ця назва початково означала вкрай небезпечний вид сірників, один з перших – вони різко спалахували та викидали іскри.] мати на борту власні сірники – їм видавали безпечні сірники, які можна було запалити лише об спеціальну суміш, нанесену на коробку ззовні. Про будь-кого, у кого знаходили власні сірники, мали негайно доповідати капітанові Тьорнеру.

Корабель був збудований для швидкості. Він народився з гордості та занепокоєння, яке тоді, у 1903 році, охопило Британію: вона боялася програти в перегонах за лідерство в індустрії пасажирських кораблів. В Америці компанія J. P. Morgan скуповувала судноплавні лінії, щоб утворити монополію. У Європі Німеччина будувала найшвидші в світі океанські лайнери та отримала «Блакитну стрічку» для лайнера, який у рекордні строки здолав Атлантику. У 1903 році Німеччина вже шість років поспіль володіла «стрічкою», і Британія не могла оговтатись від сорому. На кону стояла гордість імперії та компанії «Кунард», і вони уклали незвичайну угоду. Адміралтейство погодилося позичити майже 2,4 мільйона фунтів стерлінгів (приблизно 2 мільярди доларів у сучасному еквіваленті) компанії «Кунард» під лише 2,75 відсотка для будівництва двох велетенських лайнерів – «Лузитанії» та «Мавританії». А компанія мусила прийняти деякі умови.

Перш за все Адміралтейство вимагало, щоб «Лузитанія» мала середню швидкість через Атлантичний океан у 24,5 вузла. На перших етапах обговорення цей показник перевищував навіть 26 вузлів. Були й інші, складніші умови: Адміралтейство також вимагало, щоб кораблі було спроектовано так, аби в разі війни на них можна було встановити морську артилерію та перевести на військову службу в ролі «озброєних допоміжних крейсерів». Крім того, вони навіть наказали будівникам «Лузитанії» встановити на палубі кріплення – або «тримальні» кільця – для дюжини великих гармат. Також корпус «Лузитанії» мав бути виготовлений згідно з вимогами до лінійних кораблів, тобто з поздовжніми бункерами для вугілля з обох боків. Вугілля, що зберігається в таких тунелях, набагато швидше розподіляється між котельнями. У ті часи розумним вважалося проектувати

військові кораблі з розрахунку на бойові дії на рівні води або вище. Військові суднобудівники вважали вугілля частиною броні, і ці поздовжні бункери мали забезпечити додатковий рівень захисту. У журналі військово-морських технологій у 1907 році вийшла стаття, у якій доводилося, що ті бункери здатні обмежити глибину, на яку може пробитися снаряд ворога, а отже, «здатні протистояти, наскільки це можливо[19 – «Лайнер „Кунард” „Лузитанія”», 941.], обстрілу на рівні ватерлінії».

Коли почалася війна, Адміралтейство, відповідно до угоди з компанією «Кунард», заволоділо «Лузитанією». Скоро стало зрозуміло, що корабель погано здатний упоратися з функціями озброєного крейсера, бо швидкість споживання вугілля робила його використання в умовах воєнних дій недоцільним. Тоді Адміралтейство вирішило взяти «Мавританію» та переобладнати її в корабель для перевезення військ – її швидкість і розміри добре для цього підходили. «Лузитанію» повернули в «Кунард» для комерційного використання. Гармати на неї так і не встановили[20 – Як не дивно, це питання залишалося приводом для суперечок ще багато років. Невпевненість посилювали свідчення щонайменше одного водолаза, який стверджував, що бачив серед уламків дуло палубної гармати. Проте жоден пасажир ніколи не говорив, що на борту були гармати, а на пливці з відплиттям корабля чітко видно, що на борту гармат немає. Крім того, митниця Нью-Йорка теж не знайшла на борту жодного озброєння.], хоча спостережливі пасажирів помічали кільця на палубі.

Так «Лузитанія» залишилася пасажирським лайнером у корпусі лінійного корабля.

Прихильник дисципліни та ретельності, капітан Тьорнер характеризував себе як «старомодний моряк». Він народився в 1856 році, у часи мореплавства та імперії. Його батько був капітаном корабля, але сподівався, що син обере інший шлях та піде на церковну службу. Тьорнер відмовився ставати «попом[21 – Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 42.]», як він казав, і у віці восьми років якось умовив батьків дозволити йому піти в море. Він хотів пригод – і отримав їх безліч. Спочатку він був юнгою на вітрильнику під назвою «Grasmere». Однієї ясної ночі у світлі місяця корабель налетів на мілину десь недалеко від берегів півночі Ірландії. Тьорнер доплив до берега сам, усіх інших членів команди та пасажирів урятували, хоча одна дитина померла від бронхіту. «Якби був шторм[22 – Hobart Mercury, 8 березня 1864 р.], – згадував один з пасажирів, – нікого врятувати, мабуть, не вдалося б».

Тьорнер переходив з одного судна на інше, якось навіть плавав під командуванням свого батька на кораблі з прямими вітрилами. «На щоглі я був найспритнішим з усієї команди[23 – Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 42.]», – розповідав Тьорнер. Його пригоди тривали. Він був другим помічником капітана на кліпері «Thunderbolt», коли хвилину його скинуло в море під час риболовлі. Хтось із екіпажу побачив, як він упав, і кинув йому рятувальне коло, та все одно йому з годину довелося триматися на воді в оточенні акул, доки корабель зміг повернутись. У компанію «Кунард» він потрапив 4 жовтня 1877 року. Йому запропонували зарплатню в 5 фунтів на місяць, і вже за два тижні він вийшов на своєму першому пароплаві «Шербур» третім помічником капітана. У цьому плаванні він знову виявив надзвичайну

сміливість та кмітливість. Одного дня стояв густий туман, і «Шербур», виходячи з Ліверпуля, зачепив невеликий барк, який відразу почав тонуть. Четверо людей з команди барка та портовий лоцман потонули. «Шербур» відправив команду порятунку, до якої ввійшов сам Тьорнер. Він зміг витягти одного з членів екіпажу та хлопчика з-під такелажу.

Третім помічником Тьорнер ходив іще на двох суднах компанії і 28 червня 1880 року вирішив подати у відставку, зрозумівши, що в компанії людина, яка раніше не була капітаном корабля, підвищення не отримає. Тьорнер почав розвивати свій послужний список, отримав свідоцтво капітана й зрештою став капітаном кліпера, а також отримав ще одну нагоду виявити свою відвагу. У лютому 1883 року хлопчик чотирнадцяти років упав у воду в ліверпульському порту. Вода була така холодна, що людина могла померти за лічені хвилини. Тьорнер був вправним плавцем, хоч у ті часи моряки ще вважали, що немає сенсу вчитися плавати: це тільки продовжить страждання. Тьорнер стрибнув за ним у воду і врятував. За свій героїзм він отримав срібну медаль від Ліверпульської громадської організації з розгляду морських аварій. Того ж року він повернувся в «Кунард» і одружився зі своєю кузиною, Еліс Гітчінг. У них народилося двоє синів: перший, Персі, у 1885-му, а через вісім років другий – Норман.

Навіть тепер, із посвідченням капітана, просування по службі в компанії відбувалося повільно. Його найкращий та давній друг Джордж Болл розповідав, що це зволікання доводило його до розпачу, але він «ніколи, жодного разу[24 – Лист, George Ball to Adolf Hoehling, 22 липня 1955 р., документи Хелінга.] не послабив своєї ретельності у виконанні обов'язків і не похитнувся у своїй відданості кораблеві та капітанові». Наступні двадцять років Тьорнер повільно просувався від третього помічника до старшого помічника капітана. Після вісімнадцяти переведень 18 березня 1903 року компанія «Кунард» нарешті призначила його капітаном. Під його керівництвом опинився невеликий пароплав «Алеппо», який обслуговував порти Середземного моря.

У сімейному житті йому також не щастило. Дружина від нього пішла, забравши синів, і переїхала до Австралії. Сестри Тьорнера найняли для нього жінку, щоб та опікувалася домашніми справами, – Мейбл Евері. Міс Евері й Тьорнер жили поруч на околицях Ліверпуля, у Грейт-Кросбі. Спочатку вона була просто економкою, але згодом стала йому подругою. Вона бачила Тьорнера з такого боку, з якого його не знали колеги та команда. Він полюбляв розповідати історії за люлькою. Любив собак та котів, захоплювався бджолами. Багато сміявся. «На кораблях[25 – Лист, Mabel Every to Adolf Hoehling, 4 травня 1955 р., документи Хелінга.] він був запеклим поборником дисципліни, – писала міс Евері, – але вдома це був добрий, радісний чоловік, який любив дітей і тварин».

Незважаючи на смуток, який кинув тінь на особисте життя, його кар'єра пішла вгору. Після двох років у ролі капітана «Алеппо» його перевели на «Карпатію» – той самий корабель, який трохи пізніше, у квітні 1912-го, під командуванням іншого капітана рятуватиме тих, хто вижив після затоплення «Титаніка». Потім він командував кораблями «Івернія», «Каронія» та «Умбрія». Його просування службовими щаблями вражало, адже в нього не було такої привабливості та вишуканості, якої «Кунард» очікувала від своїх

командирів. Капітан у цій компанії мав бути більш ніж просто мореплавцем. У своєму мундирі та кашкеті капітан мав завжди чудово виглядати та випромінювати впевненість, майстерність і авторитет. Крім того, у капітана була й інша роль, зі складнішим визначенням. На три чверті капітан – це моряк, а на чверть – голова клубу. Капітан мав із задоволенням служити гідом для пасажирів першого класу, які хотіли більше дізнатися про корабель; головувати за обіднім столом з найповажнішими пасажирами; прогулюватися палубою та розмовляти з пасажирами про погоду, мету їхньої подорожі через Атлантику, книжки тощо.

Скоро Тьорнер з головою занурився в ці балачки. Мейбл Евері писала, що він називав пасажирів «чортовими мавпами, що теревенять» [26 – Preston, «Lusitania», 108; також див. «William Thomas Turner», Lusitania Online, <http://www.lusitania.net/turner.htm>.] без упину». Щоб уникнути прийомів за капітанським столом в обідній залі першого класу, він ів у своїй каюті. Говорив він мало, а коли й говорив, то так скупко, що це навіть дратувало. Часто поведився нетактовно. Під час одного з плавань [27 – «Особиста справа капітана, 15 жовтня 1904 р.», протокол, Виконавчий комітет «Кунард», 20 жовтня 1904 р., D42/B4/22, Мерсісайд.] на «Карпатіі» він посперечався з двома священиками, які навіть написали в «Кунард» листа зі «скаргами щодо певних висловів», які він дозволив собі у відповідь на їхнє прохання провести католицьку службу для пасажирів третього класу. Дізнатися, що саме сказав Тьорнер, немає ніякої можливості, але, вочевидь, його висловів вистачило, щоб «Кунард» примусила його подати офіційний рапорт, а також винесла це на обговорення під час засідання ради директорів компанії.

На початку іншого плавання, коли Тьорнер командував «Мавританією», жінка, яка подорожувала першим класом, сказала, що хоче стояти на містку під час виходу корабля в море по річці Мерсі. Тьорнер пояснив, що це неможливо, адже правила компанії «Кунард» однозначно забороняли під час руху «вузькими водними шляхами» перебувати на містку будь-кому, крім членів екіпажу.

Вона запитала, що він робитиме, якщо леді наполягатиме.

– Мадам, ви вважаєте [28 – Лист, George Ball to Adolf Hoehling, 22 липня 1955 р., документи Хелінга.], у такому разі це була б леді? – відповів Тьорнер.

Соціальний тягар Тьорнера трохи полегшився, коли в 1913 році компанія «Кунард», визнаючи складність керування «Лузитанією» та «Мавританією», затвердила нову посаду на обох кораблях: «капітан екіпажу» – друга людина після капітана судна. Це не тільки дозволило Тьорнерові приділити всю увагу навігації, а й позбавило необхідності поводитися чемно. У травні 1915 року капітаном екіпажу «Лузитанії» був Джеймс «Джок» Андерсон. Тьорнер казав про нього: «більш товариський» [29 – Preston, «Lusitania», 108.].

Члени екіпажу поважали Тьорнера й у більшості своїй любили. «Думаю, що можу сказати за увесь екіпаж: ми всі ставилися до капітана Тьорнера з превеликою довірою, – розповідав один з офіціантів. – Він був хорошим, сумлінним капітаном» [30 – Лист, R. Barnes (dictated to K. Simpson) to Mary Hoehling, 14 липня 1955 р., документи Хелінга.]. Проте один із помічників, Альберт Артур Бестік, зауважив, що популярність Тьорнера «мала

свої межі», бо в Тьорнера наче одна нога й досі стояла на палубі вітрильника, і це іноді дивно давалося взнаки.

Одного вечора у вільний час Бестік з іншими членами команди грав у бридж. Раптом увійшов старшина стерновий, тримаючи вузол, що називався «турецька голова». Мало того що сам вузол був складним, а тут ще його чотирипрядний варіант – найскладніший з усіх.

– Комплімент від капітана[31 – Albert Bestie to Adolf Hoehling, 10 червня 1955 р., документи Хелінга.], – пояснив стерновий. – Каже, щоб ви зробили ще один такий.

Гра припинилась, і «решту другої півварти» – варта з шостої до восьмої години вечора – «ми намагалися пригадати, як в'язати той вузол», – згадує Бестік. Було нелегко, адже він узагалі використовується для оздоблення, і ніхто з присутніх уже давно його не робив. «Такий був у Тьорнера гумор», – писав він.

Під керівництвом Тьорнера «Лузитанія» перевершила всі рекорди швидкості, викликаючи занепокоєння німців. У 1909 році під час подорожі з Ліверпуля до Нью-Йорка судно пройшло відстань від плавучого маяка Даунт-Рок біля узбережжя Ірландії до Амброуз-Ченнел у Нью-Йорку за чотири дні, 11 годин та 42 хвилини. Середня швидкість корабля – 25,85 вузла. До того часу така швидкість здавалася неможливою. Проходячи повз плавучий маяк Нантакет, на кораблі зареєстрували швидкість у 26 вузлів.

Тьорнер вважав таку швидкість результатом установлення нових гвинтів (у липні), а також вправності кочегарів. Капітан розповідав журналістові, що корабель міг би досягти й більшої швидкості, якби не заважали погана погода та необхідність іти проти хвиль на початку подорожі, а також шторм у кінці плавання. Журналіст тоді зауважив, що Тьорнер виглядав «засмаглим на сонці».

У травні 1915 року Тьорнер вважався найбільш досвідченим капітаном у «Кунард», був старшим капітаном компанії. У своїх плаваннях він стикався з будь-якими можливими проблемами, серед яких і механічні аварії, і пожежі, і тріснуті топки, і операції з порятунку людей у відкритому морі, і різноманітні екстремальні погодні умови. Про нього казали, що він не знає страху. Один моряк з «Лузитанії», Томас Магоні, казав про нього: «Він – один з найхоробріших капітанів[32 – Лист, Thomas Mahoney to Adolf Hoehling, 14 травня 1955 р., документи Хелінга.], з якими я ходив у море».

Саме Тьорнеру довелося пережити те, що, мабуть, було найстрашнішою загрозою «Лузитанії». Під час плавання в Нью-Йорк у січні 1910-го йому трапилося не бачене жодного разу за його півстоліття в морі.

Після виходу з Ліверпуля корабель потрапив у шторм із сильним зустрічним вітром та високими хвилями. Тьорнер був змушений знизити швидкість до 14 вузлів. Сама по собі погода не становила загрози – він бачив і гіршу. Корабель добре протистояв хвилям. Увечері в понеділок, 10 січня, о шостій годині – береги Ірландії вже лишилися позаду – Тьорнер спустився у свою каюту, щоб повечеряти. За головного лишився старший помічник.

«Хвиля прийшла зненацька»[33 - New York Times, 16 січня 1910 р.], - розповідав Тьорнер. Це була не просто чергова хвиля, а так звана акумулятивна, яку пізніше стали називати «хвиля-вбивця»: хвилі накладаються одна на одну та збираються в єдину стіну води.

У той момент «Лузитанія» якраз вийшла на меншу хвилю та спускалась у западину за нею, коли раптом море попереду здійнялось у височезну стіну, яка закрила стерновому горизонт. Корабель увійшов у цю стіну, і вода залила стернову рубку у 80 футах над ватерлінією. Хвиля вдарила ніс корабля, наче величезний молот, вминаючи сталеві плити всередину. Дерев'яні віконниці вибухнули, бризкаючи шматочками деревини. Великий «спис» - тиковий уламок - ударом хвилі увігнало в шафу з твердої деревини на 2 дюйми. Місток та стернову рубку залило водою, стерно зірвало та відкинуло разом зі стерновим. Корабель почав завалюватись, і ніс уже не стояв перпендикулярно до хвиль, а це дуже небезпечно в умовах шторму. Світло на містку та вгорі на топі зогли закоротило, і воно погасло. Стерновий та помічники по пояс у воді намагалися підвестися. Їм вдалося закріпити стерно та виправити курс корабля. Ударом хвилі зламало двері, погнуло внутрішні перегородки та розстрошило дві шлюпки. Дуже пощастило, що ніхто не отримав серйозних поранень.

Тьорнер поспіхом вибіг на місток і побачив усюди воду й безлад. Переконавшись, що корабель упорався з атакою без серйозних пошкоджень і що ніхто з пасажирів не постраждав, він просто додав іще один пункт у свій довгий список морських пригод.

Одним з явищ, які дійсно хвилювали Тьорнера, був туман. Передбачити його не було ніякої можливості, а в тумані складно зрозуміти, як далеко інше судно: у 30 милях чи в 30 ярдах. У посібнику компанії «Кунард»[34 - Цей посібник представляли в Нью-Йорку під час судової справи з обмеження відповідальності. Пароплавна компанія «Кунард», «Правила для працівників компанії» («Rules to Be Observed in the Company's Service»), Ліверпуль, березень 1913 р., Admiralty Case Files: Limited Liability Claims for the Lusitania, скринька 1, Національний архів США у Нью-Йорку.] - «Правила роботи в компанії» - зазначалося, що в разі потрапляння в туман капітан має виставити додаткові пости спостереження, зменшити хід і ввімкнути туманний гудок. Решта - справа фортуни та обережної навігації. Капітан у будь-яку мить має якомога точніше знати своє розташування, адже туман може виникнути дуже швидко: зараз ясне небо, а наступної миті вже повна непроглядність. Небезпека туману[35 - Larson, «Thunderstruck», 376.] проявила себе за рік до того, також у травні: «Empress of Ireland» компанії Canadian Pacific у тумані на річці Святого Лаврентія зіштовхнулася з вантажним судном із вугіллям і затонула за 14 хвилин, забравши з собою життя 1012 людей.

Тьорнер знав про важливість точної навігації й вважався спеціалістом у цьому. Він був надзвичайно уважний, особливо у вузьких водах близько до портів.

Настав суботній ранок 1 травня, і Тьорнер мав провести детальну інспекцію судна разом із начальником господарської частини та головним стюардом. Усі

приготування до плавання вже мали бути завершені, кімнати прибрані, ліжка застелені, усі припаси (джин, шотландське віскі, сигари, горох, баранина, яловичина, шинка тощо) на борту, грузи завантажено, а запаси прісної води – перевірено на чистоту та свіжість. Особливу увагу завжди приділяють туалетам і трюмам: тут має бути хороша вентиляція, щоб корабель не почав видавати огидні запахи. Метою перевірки, за визначенням компанії, було «підтримувати корабель привабливим»[36 – Пароплавна компанія «Кунард», «Правила», 54.]

Усі роботи мали виконуватися так, щоб ніхто з пасажирів будь-якого класу не здогадувався про природу та обсяг робіт. Потреби пасажирів завжди мали бути на першому місці, і «Кунард» у своєму посібнику це підкреслювала: «Пасажири завжди мають отримувати максимум уваги[37 – Там само, 43.], поки вони перебувають на борту корабля компанії „Кунард“, і обов'язок капітана – стежити за виконанням цих правил екіпажем судна». На одному з попередніх рейсів виконання цих правил змусило дозволити двом мисливцям за здобиччю з африканської п'ятірки – містеру та місіс Сондерсон із графства Каван, Ірландія, – узяти на борт двох чотиримісячних левенят, яких вони впіймали в Британській Східній Африці та планували передати в зоопарк Бронкса. Їхня дворічна дочка Лідія гралася з левенятами на палубі, «забавляючи інших пасажирів»[38 – New York Times, 23 та 24 травня 1908 р.], як писала New York Times. Місіс Сондерсон також привертала чимало уваги – вона під час подорожі вполювала слона. «Ні, я зовсім не боялася. Думаю, що я ніколи не боюся», – відповідала вона на питання репортера газети.

Скарги завжди треба було сприймати серйозно – і скарги були не рідкістю. Пасажири, наприклад, скаржилися, що їжа з гриля на кухні подавалася холодною – цю проблему вдалося вирішити зміною шляху, яким ходили офіціанти. Друкарські машинки в спеціальному приміщенні працювали занадто гучно, турбуючи мешканців кают, розташованих поряд, – прийняли рішення скоротити час роботи на машинках. У тих самих кімнатах була не ідеальна вентиляція – недолік усунути не вдалося, і пасажирам доводилося відчиняти ілюмінатори. Проблема була й з обідньою залю для першого класу на верхньому рівні: вікна приміщення виходили на палубу для прогулянок третього класу, пасажирів якого мали дратівливу звичку заглядати у вікна та роздивлятися розкішних гостей. На борту завжди були пасажирів, невдоволених сучасністю. Якось у 1910 році пасажир другого класу нарікав на те, що «на палубі корабля не місце продавцям ірландських шалей»[39 – Протокол, вересень 1910 [число нерозбірл.], D42/B4/32, архів «Кунард». Були й інші скарги. Протягом кількох подорожей у вересні 1914-го «вкрай зверхні» пасажирів третього класу скаржилися, що їм не видали простирал, як на кораблях інших, менш розкішних компаній – зі слів стюарда третього класу. Він писав: «Вони ніяк не розуміли, чому на таких пароплавах, як „Лузитанія“ та „Мавританія“, не видають простирал, а квитки коштують дорожче». У компанії детально вивчили це питання та з'ясували, що дві тисячі простирал і тисяча ковдр коштуватимуть компанії 358 фунтів за один перехід. Записки, Генеральний директор – керівникові відділу постачання, 30 вересня 1914 р., 2 жовтня 1914 р., D42/PR13/3/24-28, архів «Кунард»] і що «у кімнатах для паління на кораблях компанії без упину грають у карти на гроші».

Пріоритетом для «Кунард» завжди була безпека пасажирів. У компанії надзвичайна історія: жоден пасажир не загинув через потоплення, зіткнення, погодні умови, пожежу, тобто ніхто не загинув з причини, за яку б компанія

або капітан могли нести відповідальність. Хоча, звичайно, смерть через природні причини траплялася доволі регулярно, особливо серед пасажирів похилого віку. На борту судна було найновіше рятувальне обладнання. Через «шлюпкову гарячку», яка охопила всю індустрію після катастрофи «Титаніка», на «Лузитанії» шлюпок було набагато більше, ніж треба, – для пасажирів та команди. Крім того, корабель був нещодавно вкомплектований найновішими рятувальними жилетами від компанії Boddy Lifesaving Appliances. На відміну від звичних жилетів, які виготовлялися з коркових плиток, вкритих тканиною, нові вироби були дійсно схожі на жилети. Один з пасажирів казав: «У цьому жилеті відчуваєш себе[40 – Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 21.], як гравець у футбол у захисному спорядженні, особливо у плечах». Жилети Boddy були в усіх каютах першого та другого класів. Пасажирам третього класу видавали жилети старого зразка.

Жодна проблема, що стосувалася безпеки, не могла уникнути обговорення на зборах ради директорів. Під час одного з рейсів, коли «Лузитанія» йшла неспокійним морем, члени екіпажу побачили, що в третьому класі «повно води». Причиною того став один-єдиний відкритий ілюмінатор. Цей інцидент виявив небезпеку, якою загрожували відкриті ілюмінатори під час неспокійної погоди. Рада проголосувала за те, щоб винести догану[41 – Особиста справа капітана: Вільям Томас Тьорнер, D42/GM/V6/1, архів «Кунард».] стюардам, відповідальним за ту частину корабля.

Незважаючи на всю повагу, яку мав Тьорнер у компанії «Кунард», його власну історію служби важко назвати бездоганною. У липні 1905-го, через чотири місяці після того, як Тьорнер прийняв командування «Івернією», корабель зіштовхнувся з іншим судном – «Карлінгфорд-Лох». Розслідування визначило, що відповідальність за аварію несе капітан Тьорнер, бо він рухався занадто швидко в тумані. Згідно з протоколом засідання, рада директорів постановила «винести сувору догану». Через три роки інший корабель під його командуванням, «Каронія», «торкнувся ґрунту» в Амброуз-Ченнел у Нью-Йорку, що призвело до ще однієї догани: «...не можна виводити „Каронію“ з басейну, коли вода на такій [малій] висоті».

Узимку 1914–1915 років Тьорнеру було особливо важко. Один з його кораблів, щойно спущена на воду «Трансильванія», потрапив у сильний порив вітру і під час виходу з басейну в Ліверпулі вдарив лайнер компанії White Star, завдавши йому невеликих пошкоджень. Тієї ж зими стався ще один інцидент: корабель зіштовхнувся з іншим великим лайнером, «Тевтоніком». Пізніше – ще одне зіткнення з буксиром.

Але таке траплялося з усіма капітанами. Довіра компанії Тьорнеру підтверджувалася тим, що його завжди призначали командувати найновішими та найбільшими лайнерами: він був капітаном «Лузитанії» під час трьох різних змін.

З початком війни безпека пасажирів стала вимагати ще більшої уваги. Для попередника Тьорнера, капітана Деніела Доу, відповідальність виявилася занадто великою. У березні під час подорожі до Ліверпуля Доу довелося вести «Лузитанію» там, де затопили два вантажних судна. Після цього він сказав своїм начальникам у «Кунард», що більше не може взяти на себе відповідальність за пасажирський корабель у таких умовах, особливо якщо на борту спорядження для британської армії. Тоді перевезення такого вантажу було звичним, і будь-який корабель зі спорядженням на борту ставав

імовірною ціллю для атаки. Малодушність тут була ні до чого: Доу турбувався не про свою безпеку, а про життя тисяч мирних людей та команди. Його нерви не могли такого витримати. У «Кунард» вирішили, що він «стомився та захворів»[42 - Preston, «Lusitania», 110; Ramsay, «Lusitania», 49.], і зняли його з командування судном.

Вашингтон

Місце самотності

Поїзд із тілом[43 - Schachtman, «Edith and Woodrow», 41; G. Smith, «When the Cheering Stopped», 11; New York Times 12 серпня 1914 р.] Еллен Акссон Вільсон[44 - Перша дружина президента США Вудро Вільсона. (Тут і далі прим. пер.)] зупинився на станції міста Ром, штат Джорджія, о 2:30 дня у вівторок, 11 серпня 1914 року. Лунали дзвони, над містом нависло металевосіре небо. Труну перенесли в катафалк, і поховальний кортеж вирушив до церкви, де мала відбутися служба, - Першій пресвітеріанській церкві, у якій пастором був батько місіс Вільсон. На вулицях юрилися чоловіки та жінки, які прийшли віддати їй останню шану та підтримати її чоловіка, президента Вудро Вільсона. Їхнє подружнє життя тривало двадцять дев'ять років.

Члени родини занесли труну в церкву під звуки органа - поховальний марш Шопена. Ця сувора, важка мелодія всюди супроводжує смерть. Коротка служба, два її улюблені гімни у виконанні хору - і процесія вирушила на цвинтар Міртл-Гілл. Почався дощ. Катафалк повільно їхав повз дівчат у білому вбранні з миртовими гілками в руках. За дівчатами стояли жителі міста та приїжджі - незважаючи на дощ, вони зняли капелюхи. Над місцем поховання спорудили тент, щоб захистити від дощу Вільсона, членів родини та друзів, що брали участь у процесії. Дощ посилювався, і важкі краплі гучно стукотіли об тканину. Здалеку було видно, як президент тремтить від плачу; ті, хто стояв поряд, бачили сльози на його щоках.

Згодом присутні розійшлися по своїх автомобілях, а тисячі спостерігачів розсіялись у місті. Вільсон залишився стояти коло могили сам і, доки труна не зникла під землею повністю, так і стояв, не ворухачись і не вимовляючи ані слова.

Зі смертю дружини в житті Вільсона почався період самотності, і тягар лідерства навалився на нього з новою силою. Його дружина померла у вівторок, 6 серпня, від хвороби нирок, яку тоді називали хворобою Брайта, - за два дні після того, як Британія долучилася до нової війни в Європі, і лише за півроку після початку[45 - У 1913-му день інавгурації призначили в березні.] його першого президентського терміну. Втративши її, він водночас втратив свого головного співрозмовника та радника, чиї спостереження дуже впливали на його власні міркування. Білий дім спорожнів - тепер тут його переслідувала не тільки тінь Лінкольна (про яку казав хтось із робітників резиденції), але й спогади про Еллен. На якийсь час горе вивело його з ладу. Його лікар і - нерідко - напарник для гри в гольф Кері Грейсон турбувався про його стан. «Уже декілька днів[46 - Schachtman,

«Edith and Woodrow», 72.] він погано почувається, – писав він 25 серпня 1914 року в листі до своєї подруги Едіт Боллінг Галт. – Учора я вмовив його залишитися в ліжку до полудня. Коли я зайшов його провідати, у нього по щоках котилися сльози. У мене просто серце розривалося – більш сумної картини й уявити годі. Він велика людина, але йому вирвали серце».

Трохи пізніше того серпня Вільсону вдалося на декілька днів поїхати в заміський будинок – Гарлакенден-хауз, – у містечку Корніш, штат Нью-Гемпшир. Цей великий георгіанський маєток з видом на річку Коннектикут він винаймав улітку протягом двох років. Друг Вільсона – полковник Едвард Хауз – приїхав туди провідати його. Він був вражений тим, як глибоко Вільсон переживає свою втрату. Одного разу розмова між ними зайшла про Еллен, і президент зі сльозами на очах сказав, що він «почуває себе ніби машина[47 – Там само, 48. Володарем Гарлакенден-хаузу був американський письменник на ім'я Вінстон Черчилль, чиї книги в ті часи були популярні – настільки, що вони з Вільсоном листувалися. Президент запропонував йому всі свої листи підписувати з ініціалом його другого імені С – Спенсер. Його повне ім'я було Вінстон Леонард Спенсер-Черчилль.], у якій закінчився заряд; наче ніщо більше не має сенсу». У своєму щоденнику Хауз писав, що президент «з острахом думав про наступні два з половиною роки. Він не знав, де йому взяти сил, щоб пройти через це».

Криза наступала на всіх фронтах. Сполучені Штати й досі охоплювала економічна криза, що тривала вже другий рік поспіль. Особливо постраждали південні штати[48 – Berg, «Wilson», 341-342.]: бавовну, їхній головний продукт, перевозили здебільшого іноземні кораблі, а тепер через війну суден стало дуже мало, бо їхні власники з огляду на можливість атаки підводного човна не випускали їх з портів. Країни, які брали участь у війні, забрали торговельні судна на військову службу. Мільйони туків із бавовною збиралися на південних причалах. З робочою силою теж були проблеми: у Колорадо страйкувало Об'єднання шахтарів Америки. Трохи раніше, у квітні, влада штату відправила на придушення страйку Національну гвардію, що призвело до різанини в Лудлоу, штат Колорадо, – загинуло більш ніж двадцять чоловіків, жінок і дітей. У цей же час коло південного кордону не вщухали заворушення, тривало насильство в Мексиці.

Але найбільше Вільсон боявся того, що Америку можуть якимось чином втягти у війну в Європі. Те, що війна взагалі почалася, було страшенно дивним – вона наче прийшла нізвідки. На початку того літа 1914 року – одного з найбільш сонячних літ, які тільки бачила Європа, – не було жодної ознаки того, що може бути війна. Ні в кого не було очевидного наміру починати конфлікт. Двадцять сьомого червня, за день до того, як Європа покотилась у прірву, в Америці читачі газет отримували лише приемні новини. На першій шпальті[49 – New York Times, 27 червня 1914 р.] New York Times ішлося про студентів Колумбійського університету, які нарешті виграли міжуніверситетські змагання з веслування – після 19 років поразок. Про війну згадувалося лише в рекламі готових сніданків Grape-Nuts, але про війну на шкільних подвір'ях: реклама розхвалювала властивість сніданків збільшувати шанси дітей на перемогу в бійках. «Частіше, ніж ви думаєте, сильне тіло та міцні нерви – це результат того, що ми їмо». На сторінці світської хроніки у Times повідомляли про десятки відомих у Нью-Йорку людей, включно з Гуггенхаймом та Ванамейкером, які того дня запланували подорож до Європи на суднах «Міннеаполіс», «Каледонія», «Зіленд», а також

двох суднах німецьких власників: «Принц Фрідріх Вільгельм» та величезному кораблі «Імператор», на 24 фути довшому за «Титанік».

У Європі королі та вищі посадові особи[50 - Keegan, «First World War», 53-54, 55, 57, 58; Thomson, «Twelve Days», 89.] виїжджали в літні резиденції. Кайзер Вільгельм скоро мав би відпливати на своїй яхті «Гогенцоллерн» у круїз до фіордів Норвегії. Президент Франції Раймон Пуанкаре разом з міністром закордонних справ вирушили з офіційним візитом до російського імператора Миколи II, який теж виїхав у літній палац. Вінстон Черчилль, який у сорок років уже мав найвище звання військово-морських сил Британії та був Першим Лордом Адміралтейства, виїхав на узбережжя Північного моря, у свій будинок у Кромері за 100 миль на північ від Лондона. Там його вже чекала дружина Клементина з дітьми.

В Англії пересічні громадяни[51 - Thomson, «Twelve Days», 186. Коли Шеклтон у газеті прочитав, що в Британії скоро буде мобілізація, він шляхетно запропонував скасувати свою експедицію та допомогти країні своїми силами й кораблем. Черчилль відправив телеграму з відповіддю: «Продовжуйте».] були шоковані, але не можливим початком війни, а експедицією сера Ернеста Шеклтона: 8 серпня він на кораблі з прямими вітрилами «Endurance» мав вирушити з Плімута, що на південно-західному узбережжі Британії, в Антарктику. У Франції найбільш хвилюючою подією був суд над Генріеттою Кайо, дружиною колишнього прем'єр-міністра Жозефа Кайо. Її було арештовано за вбивство редактора паризької газети Le Figaro через те, що в газеті опублікували інтимний лист, який прем'єр-міністр написав їй до весілля – він тоді був ще в шлюбі з першою дружиною. Страшенно обурена, місис Кайо придбала пістолет, навчилася ним користуватися прямо в крамниці зброяра, пішла в кабінет редактора та зробила шість пострілів. Даючи свідчення, вона випадково винайшла метафору того, що скоро трапилось у Європі: «Ці пістолети[52 - Там само, 64, 65, 67, 97.] – страшна річ. Вони самі стріляють». Її виправдали після того, як вона довела суду, що вчинила злочин на підставі сильних емоцій.

Закликів до війни не було навіть віддалено[53 - Keegan, «First World War», 10, 12, 15.]: у Європі панувала впевненість – хоч і наївна, – що такі війни, які потрясли Європу в минулому, уже застаріли. Усі вважали, що економіки народів так тісно пов'язані одна з одною, що навіть якщо війна й почнеться, то триватиме дуже недовго. Капітал тік крізь кордони. У Бельгії була шоста за обсягом економіка світу – і не завдяки мануфактурам, а завдяки потоку грошей через банки країни. Способи комунікації розвивалися: телефон, телеграф, дротові та – найновіші – бездротові канали зв'язку. Росли розміри та швидкість пароплавів, розширювалася система залізниць. Розвивався туризм – тепер це було не лише привілеєм багатих людей, але й улюбленим заняттям середнього класу. Росло населення, розвивалися ринки. У Сполучених Штатах, незважаючи на кризу, компанія «Форд Мотор»[54 - New York Times, 27 червня 1914 р.] оголосила про свої плани вдвічі збільшити свій завод.

Проте старі конфлікти та ворожнеча не зникли[55 - Devlin, «Too Proud to Fight», 220; Keegan, «First World War», 17, 18, 19, 38, 42-43.]. Король Британії Георг V ненавидів свого двоюрідного брата кайзера Вільгельма II, верховного правителя Німеччини. А Вільгельм заздрив численним колоніальним володінням Британії та її пануванню на морях. Заздрість його дійшла до таких меж, що у 1900 році Німеччина розпочала втілення плану будівництва

військових кораблів – у такій кількості та настільки великих, щоб посперечатися з флотом Британії. Це, у свою чергу, спонукало Британію до активної модернізації своїх військово-морських сил. Був розроблений новий клас воєнних кораблів – дредноути – з такими великими та потужними гарматами, яких ще ніколи не застосовували на морі. Армії теж збільшувалися. Щоб не відставати одна від одної, Німеччина та Франція запровадили військову повинність. Націоналістичне завзяття було на піднесенні. Австро-Угорщина та Сербія мали відчуття взаємної образи, що поволі досягало точки кипіння. Сербі плекали панслов'янські амбіції щодо деяких територій та націй, які входили до складу Австро-Угорської імперії (її зазвичай називали просто Австрією). Серед них були такі неспокійні регіони, як Герцеговина, Боснія та Хорватія. Один історик описав ситуацію так: «У Європи було забагато кордонів[56 – Thomson, «Twelve Days», 23. 53 Ще в 1912 році. – Tuchman, «Zimmermann Telegram», 11.], забагато історій, які занадто добре пам'ятались, а також забагато солдатів, щоб жити в безпеці».

Деякі країни почали таємно планувати, як підняти всіх цих солдатів, якщо з'явиться потреба. Ще в 1912 році Британський комітет оборони імперії вирішив, що у разі війни з Німеччиною перш за все треба перерізати німецькі трансатлантичні телеграфні кабелі. У Німеччині тим часом генерали починали[57 – Keegan, «FirstWorld War», 29, 30, 32–33.] виконувати якісь поверхові завдання за планом, розробленим фельдмаршалом Альфредом фон Шліффеном. Цей план базувався на масштабному маневрі, що мав провести німецькі сили через нейтральну Бельгію у Францію, обходячи захист французів, зосереджений уздовж кордону з Німеччиною. Здавалося, нікого особливо не обтяжувало те, що Британія може протестувати проти цього, навіть те, що вона може забажати вступити в конфлікт як гарант нейтралітету Бельгії. Шліффен розраховував, що війна у Франції закінчиться за сорок два дні і після цього німецька армія зможе розвернутися та вирушити на Росію. Він не розраховував тільки, що станеться, якщо Німеччина не встигне закінчити операцію у відведений термін, а також якщо Британія все ж таки вирішить вступити в сутичку.

Війна почалася з локальної геополітичної пожежі. У кінці червня ерцгерцог Франц Фердинанд, генеральний інспектор австро-угорської армії, поїхав у Боснію, яку Австрія анексувала в 1908 році. Проїжджаючи крізь Сараєво, він був застрелений убивцею, якого найняло угруповання «Чорна рука», що виступало за об'єднання Сербії та Боснії. Двадцять восьмого липня Австрія приголомшила весь світ, оголосивши війну Сербії.

– Це неймовірно... неймовірно[58 – Berg, «Wilson», 334.], – сказав Вільсон, обідаючи зі своєю дочкою Нелл та її чоловіком Вільямом Макаду, секретарем Казначейства.

Проте цей інцидент лише на якусь мить привернув увагу Вільсона. У той час його дружина злягла з важкою хворобою, і це повністю займало його думки та душу. Дочку він попередив: «Тільки нічого не кажи матері про це». Конфлікт між Австрією і Сербією міг би так і закінчитися – невеликою війною з непокірною балканською країною. Але вже через тиждень локальна пожежа переросла у вогняну бурю, що загострила страхи, відродила ворожнечу, поклала початок утворенню альянсів, а також запустила у виконання давні плани. Четвертого серпня згідно з планом Шліффена німецька армія увійшла в Бельгію разом з величезними гарматами для руйнування фортець. Такі гармати

могли запускати снаряди вагою в 2 тисячі фунтів. Британія оголосила війну, об'єднавшись із Росією та Францією – Союзники; Німеччина та Австро-Угорщина об'єднали свої армії як Центральні держави. Того ж дня Вільсон оголосив про нейтралітет Америки в рамках офіційної декларації, яка забороняла військовим кораблям Німеччини, Британії та інших учасників війни заходити в порти США. Через тиждень після поховання дружини, намагаючись побороти своє горе та звернути увагу на значну рану на тілі світу, він звернувся до американців: «Ми маємо бути неупередженими[59 – «Ми маємо бути неупередженими.» – Там само, 337, 774. Нейтралітет Америки ображав Британію. Двадцятого грудня 1914 року Перший Морський Лорд Джекі Фішер писав: «Настане час, і Сполучені Штати пожалкують. про свій нейтралітет. Ми все одно переможемо. Питання тільки в тому, чи ДУЖЕ мені шкода?» (Marder, «Fear God», 3:99). У тому ж листі Фішер послався на загальновідомий у Британії вірш Вільяма Вотсона під назвою «Америці щодо Англії». Вотсон питає:...Тигр зі свого лігваСтрибає на горло твоїй матері, і чи можеш ти теперСтояти осторонь?] як у думках, так і у вчинках, маємо обмежити свої почуття та вислови, які можуть бути розтлумачені як прихильність до тієї чи іншої сторони».

Американський народ повністю його підтримав. Британський журналіст Сідні Брукс у журналі North American Review розцінив, що Америка, як завжди, вирішила дотримуватися політики ізоляціонізму. А чому б і ні, питав він. «Сполучені Штати – віддалена[60 – Brooks, «UnitedStates», 237-238.] величезна непідкорена земля без ворожих сусідів і взагалі без будь-яких сусідів, які могли б змагатися з нею в силі. Вони живуть привілейовано, у майже абсолютному спокої, без суперечок, ворожості, безупинного тиску та протидії, які відтягують так багато уваги в щільно заселеному Старому світі».

Сама концепція нейтралітету була доволі простою, але на практиці виявилась її непевність. Вогонь уже розгорявся, і всі домовленості було забуто. Туреччина приєдналася до Центральних держав, Японія – до Союзників. Скоро війна дійшла до найбільш віддалених частин світу – билися на землі, на воді, у повітрі та навіть під водою: німецькі субмарини доходили аж до прибережних вод Британії. Локальний конфлікт щодо вбивства на Балканах охопив вогнем увесь світ.

Головною ареною подій залишалася Європа, де Німеччина ясно давала зрозуміти: ця війна буде такою, якої ще ніколи не було, і ніхто в ній не вціліє. Поки Вільсон оплакував дружину, німецька армія входила в тихі містечка та села Бельгії, брала цивільних у полон та вбивала їх, щоб запобігти спротиву. У місті Дінан німецькі солдати застрелили 612 чоловіків, жінок та дітей. Американська преса називала таке звірство актами «залякування» – так тоді йменували те, що інші покоління зватимуть тероризмом. Двадцять п'ятого серпня німецькі війська почали різанину в місті Левен[61 – Keegan, «First World War», 82-83; Link, «Wilson: Struggle» 51; New York Times, 4 жовтня 1914 р.] – «бельгійському Оксфорді». У цьому університетському містечку розташовувалась дуже цінна бібліотека. За три дні обстрілу й жакливої жорстокості померло 209 мирних жителів, було вщент зруйновано 1100 будинків та бібліотеку разом із 230 тисячами книжок, артефактів та безцінних манускриптів. Ці вбивства обурили не тільки Бельгію, а й увесь світ. Вільсон, у минулому президент Принстонського університету, «глибоко переживав з приводу знищення[62 – Link, «Wilson: Struggle», 51.] Левена», розповідав його друг полковник

Хауз. Президент боявся, що «війна може відкинути світ назад на три-чотири століття».

Кожна зі сторін була переконана, що вони зможуть перемогти ворога за декілька місяців, але наближався кінець 1914-го, і війна перетворилася на моторошний глухий кут з полями бою, де загинули десятки тисяч солдатів, але жодна сторона не просунулася вперед. Перші битви з гучними назвами відбулися восени та взимку: прикордонна битва, битва під Монсом, битва на Марні, перша битва під Іпром. До кінця листопада після восьми місяців боїв французька армія втратила 306 тисяч солдатів – приблизно таким було населення Вашингтона у 1910 році. Втрати німців[63 – Keegan, «First World War», 135–36.] складали близько 241 тисячі. До кінця року[64 – Там само, 176.] довжина паралельних траншей, що являли собою Західний фронт, складала близько 5 тисяч миль – від Північного моря до Швейцарії. Ширина нейтральної зони між траншеями іноді становила всього лише 25 ярдів.

Вільсона, який і без того перебував у стані депресії[65 – Berg, «Wilson», 337.], це надзвичайно турбувало. Він писав полковникові Хаузу: «Я відчуваю цей майже нестерпний[66 – Link, «Wilson: Struggle», 50.] тягар на собі щодня». Схожі відчуття він описував у листі до посла в Британії Волтера Гайнса Пейджа. «Усе це дуже чітко[67 – Там само, 52.] – болісно чітко – постає в моїй уяві. Ці думки не полишають мене від самого початку конфлікту, – писав він. – У моїх думках та уяві я можу усвідомити всю серйозність цієї ситуації з будь-якої точки зору. Мені доводиться примушувати себе не думати про це, щоб уникнути відчуття заціпеніння, що з'являється від глибокого сприйняття та обдумування речей, які є занадто масштабними, щоб їх усвідомити або якось опосередковано контролювати».

Проте був щонайменше один момент[68 – Berg, «Wilson», 339–40; Devlin, «Too Proud to Fight», 227; Schachtman, «Edith and Woodrow», 52.], коли горе його трохи відпустило. У листопаді 1914-го він поїхав на Мангеттен у гості до полковника Хауза. Того вечора близько дев'ятої години вони вдвох вийшли на прогулянку з його апартаментів – без маскування, але й не оголошуючи того факту, що президент Сполучених Штатів прогулюється вулицями Мангеттену. Чоловіки пройшли вздовж 53-ї вулиці та повернули на Сьому авеню в напрямку Бродвею. Їм якось вдавалося не привертати до себе уваги перехожих, але, коли вони зупинилися послухати якусь вуличну промову, Вільсона впізнали, і почав збиратися натовп. Вільсон разом із полковником Хаузом пішли далі, а за ними потяглося ціле море ньюйоркців. Вони зайшли в готель «Волдорф Асторія» і в ліфті наказали враженому ліфтерові зупинити на верхньому поверсі. Там вони вийшли, перейшли в іншу частину готелю та на іншому ліфті спустились у вестибюль. З готелю вони вийшли через бічні двері.

Пройшовши трохи вздовж П'ятої авеню, вони сіли на автобус та доїхали до житлового кварталу, де був будинок Хауза. Хоч як бадьорила ця прогулянка та втеча, вгамувати тривогу Вільсона було неможливо. Уже у квартирі Вільсон зізнався Хаузові, що, ідучи на прогулянку, сподівався, що хтось його вб'є.

Посеред усього цього мороку він і досі вважав Америку останньою надією для всього світу. «Ми в мирі з усім світом»[69 – Berg, «Wilson», 352.], – казав він у своїй щорічній промові у Конгресі в грудні 1914-го. У січні він відрядив полковника Хауза в Європу з неофіційною місією спробувати

дізнатися, на яких умовах Союзники та Центральні держави могли б почати мирні перемовини.

Хауз замовив для себе квиток на один із найбільших та найшвидших кораблів з тих, що виконували тоді рейси, – на «Лузитанію» – під вигаданим іменем. Входячи у води Ірландії[70 – Doerries, «Imperial Challenge», 94. Пізніше Вільсон написав Хаузові: «Таке використання прапорів грає на руку Німеччині з її екстремальним планом топити комерційні кораблі» (290). І дійсно, коли про епізод із прапором на Лузитанії стало відомо в Німеччині, це надзвичайно обурило населення та пресу, згідно з розповідями посла США в Німеччині Джеймса Вотсона Джерарда. «Кампанія ненависті до Америки тут досягла серйозних масштабів», – телеграфував він секретареві Брайану 10 лютого 1915 р. «Людей дуже збурили новини про те, що „Лузитанія“ за наказом британського Адміралтейства підняла американський прапор в Ірландській протоці і ввійшла так у Ліверпуль». Телеграма, Gerard to Bryan, 10 лютого 1915 р., «Міжнародні відносини».], тодішній капітан корабля Деніел Доу за традицією військових часів підняв американський прапор – ruse de guerre[71 – Військова хитрість (фр.)], щоб захистити корабель від атаки німецьких підводних човнів. Це вразило Хауза та всіх присутніх. Проте цей учинок мав сумнівну користь як засіб маскуванню: в Америки не було жодного лайнера таких розмірів, а силует із чотирма трубами не впізнати було важко.

Цей інцидент привернув увагу преси до сил, що загрожували нейтралітету Америки. Бої в Європі не надто хвилювали американців, адже Сполучені Штати захищені відстанню та цілим океаном замість фортечного рову. Найбільшу небезпеку становила нова агресивна підводна війна Німеччини.

На початку війни[72 – Перший вихід німецької субмарини тільки посилив початковий скептицизм щодо користі від субмарин. Шостого серпня 1914 року Німеччина отримала повідомлення про вихід англійських бойових кораблів у Північне море і вислала субмарини, щоб їх потопити. Підводні човни вийшли з бази Німеччини на Північному морі з наказом іти до північного узбережжя Шотландії – так далеко німецькі субмарини ще ніколи не ходили. В одній з субмарин виникли проблеми з дизельним двигуном, і їй довелося повернутися на базу. Дві інші флот втратив: одна натрапила на британський крейсер «Бірмінгем», який протаранив судно, забравши життя всього екіпажу, а доля другої залишається невідомою. Усі інші субмарини повернулися на базу пізніше, нічого не затопивши. «Не надто обнадійливо», – писав один з офіцерів. Thomas, «Raiders», 16; також див. Halpern, «Naval History», 29; Scheer, «Germany's High Sea Fleet», 34–35.] ані Німеччина, ані Британія не усвідомлювали справжньої природи субмарин та наслідків використання того, що Черчилль назвав «дивною формою війни»[73 – Churchill, «World Crisis», 723.], якої раніше не знало людство».

Лише окремі люди могли передбачити[74 – Див. Doyle, «Danger!», увесь текст.], що поява субмарин стане приводом для трансформації всієї стратегії морської війни. Одним із цих людей був сер Артур Конан Дойл: за півроку до початку війни він написав оповідання (опубліковане в липні 1914-го), у якому передбачив конфлікт між Англією і вигаданою країною Норландією, «однією з найменших держав у Європі». У цій історії під назвою «Небезпека!» спочатку здається, що сили Норландії безнадійно малі

порівняно з іншими, але в маленькій країні є таємна зброя – вісім субмарин, які біля берегів Англії атакують вантажні та пасажирські судна. Коли Дойл писав це оповідання, субмарини вже існували, але британські та німецькі військові командири не вбачали в них ніякої користі. Проте через субмарини Норландії Англія опинилася на межі голоду. У якийсь момент без попередження командир субмарини капітан Джон Сайрус однією торпедою потопив пасажирський лайнер компанії White Star «Олімпік». Зрештою Англія капітулювала. Читачів особливо схвилювала ця остання атака, адже судно «Олімпік» насправді існувало: його близнюк, «Титанік», затонув перед тим, як Дойл написав оповідання.

Це оповідання мало схвилювати англійців та спонукати країну підвищити рівень морської підготовки. Вона була цікава й дещо страшна, але всі вважали описані в ній події занадто нереальними, тим більше що вчинок капітана Сайруса порушив фундаментальні морські правила: «призовий закон», тобто правила поведінки військових кораблів стосовно незброєних суден, було прийнято ще в XIX столітті для регулювання військових дій щодо цивільних кораблів. З моменту прийняття цих правил їх дотримувалися всі морехідні сили, і за цими правилами військовий корабель може зупинити комерційне судно та обшукати його, але без загрози життю команди. Правила дозволяють відвести корабель у найближчий порт, де «призовий суд» вирішить його долю, але атакувати пасажирське судно вони забороняють.

Упевненість Англії в тому, що жоден народ не піде на таку ницість, оповідач у творі Дойла відкидає як ілюзію: «Здоровий глузд, – каже капітан Сайрус, – мав би вже ім підказати, що ворог гратиме за такими правилами, які вигідні перш за все йому. Ворог не питатиме, що йому можна робити, – він буде діяти, а вже потім обговорювати». Такі передбачення Дойла[75 – New York Times, 16 листопада 1917 р.] було відкинуто як занадто химерні, щоб навіть розглянути їх.

Проте британського адмірала Джекі Фішера – серед його заслуг модернізація військово-морських сил Британії та проектування першого «Дредноута» – турбувало те, як субмарини можуть змінити військові дії на морі. За сім місяців до початку війни Фішер написав меморандум, у якому висловив свої передбачення. Згідно з цим документом, Німеччина буде використовувати підводні човни, щоб топити незброєні комерційні судна без жодних зусиль з порятунку екіпажу. Можливості та обмеження субмарин показують, що такий наслідок неминучий, доводив він: на субмарині немає місця, щоб прийняти екіпаж комерційного судна, а також недостатньо велика команда, щоб утримувати ворожий екіпаж на борту.

Крім того, писав Фішер, логіка військового часу свідчить про те, що коли таку стратегію почнуть застосовувати, то це набуде максимальних масштабів: «Суть війни полягає[76 – Меморандум, січень 1914 р., документи Джелліко.] в жорстокості, і будь-яка поміркованість на війні – це дурість».

Черчилль відкидав думку Фішера. Атака на незброєні комерційні судна з субмарин без попередження, писав він, «суперечить споконвічним законам[77 – Churchill, «World Crisis», 409. На думку британців, затоплення цивільного корабля було жахливим звірством. «Жахливо затопити корабель без попередження, – писав Черчилль, – не переконавшись у безпеці екіпажу, покинути команду там у відкритих шлюпках або ж у воді тонути у хвилях. В

очах усіх моряків це просто звірячий учинок, до якого ніколи навмисне не вдавався ніхто, крім піратів» (672).] та морським традиціям».

Хоча він і визнавав, що ця сама тактика, застосована проти військових цілей, є «чесною війною», на ранніх етапах війни ані він, ані його німецькі супротивники не очікували, що субмарини відіграватимуть важливу роль у битвах на великих глибинах. Стратегічна думка обох сторін зосереджувалася на головному флоті: у Британії це був Великий флот, у Німеччини – Флот відкритого моря. Обидві країни готувалися до битв за принципом «усе або нічого» – як Трафальгарська битва – за участі великих військових кораблів. Жодна сторона не хотіла першою виходити на відкрите протистояння з іншою. Вогнева міць Британії була більшою: двадцять сім військових кораблів класу дредноут проти шістнадцяти німецьких, але Черчилль розумів, що випадковості можуть звести перевагу нанівець, «якщо раптом спливе якась жаклива новина[78 – Там само, 144, 145.] чи хтось помилиться». Для більшої безпеки Адміралтейство прийняло рішення розташувати флот у Скапа-Флоу – це своєрідна природна фортеця, утворена Оркнейськими островами, що на півночі Шотландії. Черчилль чекав першого кроку від Німеччини – вони мали вдарити скоро та на повну силу, адже німецький флот на початку війни був сильнішим, ніж будь-коли.

Німецькі стратеги, з іншого боку[79 – Breemer, «Defeating the U-Boat», 12; Frothingham, «Naval History», 57; Scheer, «Germany's High Sea Fleet», 25, 88. Термін «приблизний паритет» у військово-морській справі – Kr?fteausgleich. Breemer, «Defeating the U-Boat», 12.], добре усвідомлювали перевагу Британії та розробили план, згідно з яким німецькі кораблі мали обмежено атакувати британський флот, щоб поступово підірвати його міць. Такий прийом німецький адмірал Райнгард Шеер назвав «партизанською війною», запозичивши термін «guerrilla» з іспанської – так іще на початку XIX століття стали називати маломасштабні бойові дії. Таким чином, як тільки вони «підріжуть» флот ворога, писав Шеер, у німців з'явиться «сприятлива» нагода дати британцям кульмінаційний бій.

«Ми все чекали[80 – Churchill, «World Crisis», 146; Scheer, «Germany's High Sea Fleet», 11.Ця патова ситуація не задовольняла жодну зі сторін. Обидва флоти сподівалися якось проявити себе у війні, і відсутність чітких масштабних дій виснажувала. Німецьким морякам доводилося терпіти знущання солдатів, які жартували: «Не турбуйся, фатерлянде, твій флот спокійно спить у безпеці в порту». Що ж до Британії, то за Адміралтейством стояла довга історія морських перемог, і її треба було гідно продовжувати. Як сказав один із верховних офіцерів, «Нельсон би перевернувся в могилі». Желліко дуже хвилювало те, як захисну стратегію сприйматимуть його морські колеги, колишні і теперішні. У листі до Адміралтейства від 30 жовтня 1914 р. він писав, що боїться того, що вони можуть назвати таку стратегію «огидною»: «Я гадаю, що така тактика, якщо її не зрозуміють, може спровокувати ненависть до мене». Проте він усе одно планував дотримуватися цієї стратегії «незалежно від критики та думки непоінформованих». Koerver, «German Submarine Warfare», XXVIII, XV; див. лист Желліко у «NavalHistory», Frothingham, 317.], – писав Черчилль, – але нічого не відбувалося. Ніяких важливих подій. Жодної битви».

На початку війни в стратегіях обох країн підводні човни майже не брали участі. «Тоді, на самому початку[81 – Документи Гука.], – писав Геревард Гук, молодий британський моряк, – мабуть, ніхто не бачив, що субмарини

можуть завдавати якихось пошкоджень». Але скоро він переконався в протилежному[82 – Breemer, «Defeating the U-Boat», 17; Churchill, «World Crisis», 197–98; Marder, «From the Dreadnought», 57.Брімер стверджує, що в катастрофі загинуло більш ніж 2,5 тисячі моряків.]: один випадок яскраво продемонстрував справжню руйнівну силу субмарин, а також виявив величезний недолік у конструкції великих британських військових кораблів.

На світанку у вівторок, 22 вересня 1914 року, три великі британські крейсери, «Aboukir», «Hogue» і «Cressy», патрулювали ділянку Північного моря поблизу узбережжя Голландії, відому під назвою «Широкі чотирнадцяті». Крейсери йшли зі швидкістю у 8 вузлів – спокійно і, як з'ясувалося пізніше, необачно. На борту кораблів було багато кадетів – 15-річний Гук на «Hogue» був одним із них. Ці кораблі були повільними та старими – вони явно дуже ризикували, на флоті їх узагалі називали «ескадра-наживка»[83 – Коли Черчилль уперше почув цю назву «ескадра-наживка» під час відвідин флоту, він вивчив питання, і воно настільки його стурбувало, що в п'ятницю, 18 вересня 1914 року, він відправив своєму тодішньому заступнику принцові Луїсу Баттенберзькому (його скоро «попросили» зі служби через німецьке походження) записку з закликом зняти ці кораблі зі служби. Принц погодився й віддав наказ голові штабу відправити ці крейсери деінде. «Це мене влаштувало, – писав Черчилль, – і я забув про це питання, упевнений, що його накази буде виконано якнайшвидше». Але минуло чотири дні, а кораблі так і залишалися там, де були, навіть у більш уразливому становищі. Зазвичай їх хоча б підтримувала група есмінців, але погода вкрай зіпсувалася, і есмінцям довелося повернутись у порт. До вівторка, 22 вересня, море заспокоїлось, і есмінці почали виходити в зону патрулювання. Веддіген був там перший. Churchill, «World Crisis», 197–98.]. Гук – пізніше він стане капітаном Гуком – спав на своїй койці, коли о 6:20 його розбудив «страшений струс». Мічман намагався розбудити всіх, щоб повідомити, що один із крейсерів, «Aboukir», торпедовано і він тоне.

Гук вибіг на палубу й побачив, що «Aboukir» почав кренитися. За лічені хвилини корабель похилився та зник під водою. «Тоді я вперше бачив, як люди намагаються[84 – Корабель настільки сильно похилився, що вже було видно частину дна та «бічний кіль». Гук побачив «сотні людських голів, які виринали на поверхню та зникали», поки «з верхньої палуби постійним потоком униз з'їжджали напівголі люди. Ковзаючи до бокового кіля, вони зупинялися, перелазили через нього та ковзали далі, аж доки не падали у воду. Я пам'ятаю, що подумав, чи не ранять їх мушлі, які причепилися до борту нижче від ватерлінії». Документи Гука.] врятувати свої життя», – писав він.

Його корабель та інший крейсер, «Cressy», розпочали маневри, щоб урятувати членів екіпажу затонулого крейсера. За кількасот ярдів до місця затоплення вони зупинилися, щоб спустити шлюпки. Гук та ще один кадет отримали наказ викидати за борт будь-що, що допоможе людям триматися на плаву. За якусь мить його корабель, «Hogue», ударило двома торпедами, і всього через 6 або 7 хвилин він теж «повністю зник з поля зору». Гука затягли в одну зі шлюпок, яку спустили з «Hogue» до атаки. Підібравши ще кількох учілілих, шлюпка попливла до третього крейсера – «Cressy». Але ще одна торпеда вже проривалася крізь товщу води – вона вдарила «Cressy» в правий борт. Третій крейсер, як і перші два, негайно почав кренитись, але тонути не квапився. Здавалося, що йому вдасться утриматися на плаву. За мить іще одна торпеда влучила у відділення з боеприпасами для важких гармат – і «Cressy»

вибухнув і затонув. Ще годину тому тут були три великі крейсери – а зараз тільки кілька невеликих шлюпок з людьми та уламки. Єдина німецька субмарина – U-9 (повна назва – Unterseeboot-9) під командуванням капітан-лейтенанта Отто Веддігена – потопила три кораблі. Загинуло 1459 британських моряків, багато з яких були ще зовсім юнаками.

Звичайно, Веддіген та його підводний човен були винні в тому, що сталось, але конструкція крейсерів – їхні поздовжні бункери для вугілля – суттєво збільшила швидкість затоплення, а отже, і кількість загиблих людей. Коли корпус пробивала торпеда, бункер дуже швидко заповнювався водою, призводячи до значного дисбалансу корабля.

Ця катастрофа мала й інші наслідки: два крейсери зупинилися, щоб урятувати вцілілих із команди першого корабля, і через це самі стали легкою здобиччю. Адміралтейство видало наказ, що забороняв великим британським військовим кораблям допомагати постраждалим унаслідок атаки субмарини.

Протягом осені та зими 1914-го субмарини Німеччини привертали все більше уваги президента Вільсона. Їхня морська стратегія змінилась, і загроза втягнення Америки у війну ставала дедалі серйознішою. Інцидент з «Aboukir» та ряд інших успішних атак на британські судна з субмарин примусили німецьких стратегів інакше подивитися на їхні можливості. Виявилося, що підводні човни набагато витриваліші, ніж очікувалось, і становлять серйозну загрозу. Вони добре вписались у «партизанську» стратегію Німеччини з поступового ослаблення британського Великого флоту. Крім того, субмарини мали ще одне застосування. До кінця року Німеччина зупиняла комерційні судна, що виконували важливу роль у постачанні спорядження та провіанту військам Союзників. Спочатку цим займалися великі допоміжні крейсери – колишні океанські лайнери, які перетворили на військові кораблі, – але більшість із них була знищена потужними військово-морськими силами Британії. Субмарини ж являли собою ефективний засіб для продовження операції.

Субмарини також підвищували ризик того, що американський корабель можуть затопити помилково або постраждають громадяни США, які подорожують на суднах Союзних країн. На початку 1915-го ця проблема постала особливо гостро. 4 лютого Німеччина оголосила води навколо Британських островів «театром військових дій», і це означало, що ворожі судна будуть атаковані без попередження. Це оголошення несло в собі особливу загрозу [85 – Цифру у дві третини я взяв у Black, «Great War», 50.] Британії, адже, як острівна держава, вона імпортувала дві третини їжі й повністю залежала від морського транспорту. Кораблі нейтральних країн теж наражалися на небезпеку: Німеччина попередила, що через схильність британців підіймати не свої прапори командири субмарин не можуть покладатися на ці ознаки, визначаючи нейтральність судна. Нову кампанію Німеччина виправдовувала реакцією на блокаду, яку почала Британія: британські військово-морські сили намагалися перехопити весь вантаж, направлений до Німеччини. (У Британії було майже вдвічі більше субмарин, ніж у Німеччини, але використовувались вони здебільшого для захисту берегів, а не для того, щоб зупиняти комерційні судна.) Офіційні представники Німеччини скаржилися, що Британія навіть не намагалася розібратися, мав вантаж військове призначення чи мирне, і звинувачували британців у тому, що вони прагнуть

спричинити голод серед мирного населення та «приректи все населення Німеччини»[86 – Телеграма, Count JohannHeinrich von Bernstorff to William Jennings Bryan, 7 лютого 1915 р., також див. додаток «Меморандум уряду Німеччини», «Міжнародні відносини».] на смерть».

Але Німеччина так і не визнала, що якщо Британія просто конфісковувала вантаж, то німецькі субмарини топили судна та вбивали людей. Німецькі командири наче зовсім не бачили різниці. Адмірал Шеер, німець, писав: «Хіба це так важливо»[87 – Scheer, «Germany's High Sea Fleet», 218. Адмірал Шеер досить холодно сприймав людські втрати у війні та роль субмарин у наступі Німеччини. «Чим рішучіше йтиме війна, тим швидше вона закінчиться; якщо скоротити тривалість війни, ми врятуємо незліченну кількість життів та ресурсів, – писав він. – Отже, субмарина не може жаліти екіпажі пароплавів – вона повинна топити їх разом із кораблем. Серйозність ситуації вимагає від нас позбутися будь-яких докорів сумління – вони більше не доречні». Такий підхід, за його словами, вимагав повного використання потенціалу субмарин. «Ви ж не вимагаєте, щоб літак атакував ворога з землі», – писав Шеер. Неспроможність на максимум використовувати можливість субмарин атакувати знезап'я – це «нерозумно та не повійськовому». Крім того, казав Шеер, Німеччина чітко дала зрозуміти ворогові свої наміри, окресливши зону військових дій та попередивши кораблі щодо неї. Отже, якщо субмарина потопить комерційний корабель «разом з його екіпажем та пасажирями», то провина за це лежить на самих жертвах, які «знехтували попередженням та свідомо наразили судно на ризик бути торпедованим» (220, 221, 222–23, 228).] з гуманістичної точки зору, чи є військова форма на тисячах людей, що тонуть, чи вони належать до екіпажу комерційного судна, яке постачає їжу та спорядження ворогові, цим подовжуючи війну та збільшуючи кількість жінок і дітей, які страждають під час війни?»

Оголошення Німеччини обурило президента Вільсона, і 10 лютого він телеграфував офіційну відповідь. Вільсон висловив свою невіру в те, що Німеччина може навіть подумати про застосування субмарин проти нейтральних комерційних суден, а також попередження, що він вимагатиме від Німеччини «суворої відповідальності»[88 – Телеграма, William Jennings Bryan to German Foreign Office, via James W Gerard, 10 лютого 1915 р., «Міжнародні відносини».] за будь-який інцидент, у результаті якого потоне американський корабель або постраждає чи загине американський громадянин. Вільсон також проголосив, що Америка «робитиме будь-які кроки для забезпечення життя американців та їхньої власності, а також для гарантування повного дотримання прав американських громадян у міжнародних водах».

Експресивність його відповіді здивувала німців. Зовні Німеччина здавалась абсолютно єдиною в намірі продовжувати війну проти комерційних суден. Насправді ж нова стратегія застосування субмарин викликала суперечки у вищих верствах військової та цивільної влади Німеччини. Серед найбільш палких прихильників стратегії були посадовці флоту; їхніми опонентами стали командир військових сил Німеччини у Європі генерал Ерік фон Фалькенгайн та політичний лідер країни канцлер Теобальд фон Бетман-Гольвег[89 – Бетман був певною мірою гуманітарієм – він чудово грав на піаніно, був експертом у класичних науках, читав Платона в оригіналі. Thomson, «Twelve Days», 119.]. Їхня опозиція базувалася не на докорах сумління – вони боялися, що підводна війна Німеччини може призвести до

катастрофи, якщо вони змусять Америку відмовитися від нейтралітету та об'єднатися з Британією.

Але протест Вільсона не вразив ентузіастів застосування субмарин. Вони запевняли всіх, що Німеччина має посилити свою кампанію та знищувати всі судна в зоні військових дій. Вони вважали, що Британія підкориться набагато раніше, ніж Америка зможе мобілізувати армію й транспортувати її на поле бою.

Обидві сторони суперечок намагалися заручитися підтримкою кайзера Вільгельма – йому як головному воєначальникові країни належало вирішальне слово. Кайзер уповноважив командирів підводних човнів топити будь-який корабель незалежно від його прапору та знаків, якщо є підстави вважати, що він належить Франції або Британії. Навіть більше: він дозволив капітанам робити це з-під води, без попередження.

Найважливішим наслідком стало те, що рішення про затоплення або «помилювання» судна повністю лягало на окремого командира субмарини. Таким чином, капітан підводного човна – зазвичай молодий чоловік віком від двадцяти до сорока років, амбіційний, з бажанням записати за собою якомога більше затопленого тоннажу, далеко від бази та без можливості зв'язатися зі своїми командирами, з даними, обмеженими лише тим, що можна побачити в перископ удаліні, – відтепер отримав право зробити помилку, яка може змінити хід усієї війни. Пізніше канцлер Бетман казав про це так: «На жаль, те, чи оголосить [90 – Devlin, «Too Proud to Fight», 322; Gibson and Prendergast, «German Submarine War», 105.] Америка війну, залежить лише від міркувань одного капітана підводного човна».

Ніхто не мав жодних ілюзій: помилки будуть. В одному з наказів кайзер Вільгельм визнавав ризик: «Якщо, незважаючи на превелику [91 – Scheer, «Germany's High Sea Fleet», 231.] обережність, станеться помилка, командир субмарини не має нести відповідальності».

Горе та самотність Вільсона не поменшали й у новому році, але випадкова зустріч у березні 1915-го дала поштовх відхиленню цієї сірої завіси.

Кузина Вільсона, Гелен Вудро Боунс, у той час жила в Білому домі, виконуючи обов'язки першої леді. На прогулянках її часто супроводжувала подруга – 43-річна Едіт Воллінг Галт, яка також була подругою лікаря президента – доктора Грейсона. Едіт була непересічною жінкою: 175 сантиметрів на зріст, гарної статури, одягнена зі смаком – чимало її вбрання пошив паризький дизайнер Чарльз Фредерик Ворт. Очі яскраво-блакитні, сяюча шкіра обличчя, вишукані манери. І одного дня, ідучи в лімузині з Вільсоном, доктор Грейсон помітив Едіт і вклонився їй. Вільсон вигукнув: «Хто ця чарівна леді?» [92 – Cooper, «Woodrow Wilson», 282; Grayson, «Woodrow Wilson», 50; Levin, «Edith and Woodrow», 52.]

Едіт народилась у жовтні 1872 року. Вона була сьомою з одинадцяти дітей у родині, коріння якої можна було простежити аж до Покахонтас та капітана Джона Рольфа. Родина жила в невеликому містечку Візвіль, штат Вірджинія. У часи її дитинства пристрасті Громадянської війни ще не охололи. Підлітком вона не раз їздила у Вашингтон в гості до старшої сестри, яка вийшла заміж

за чоловіка з родини, що володіла найбільш вишуканою у місті ювелірною крамницею Galt & Bro. Jewelers, розташованою поблизу Білого дому. (Коли почалася Громадянська війна, саме тут ремонтували годинник Авраама Лінкольна.) Під час одного зі своїх візитів – Едіт тоді було двадцять років – вона познайомилася з Норманом Галтом – кузеном чоловіка сестри, який керував магазином разом зі своїми родичами. У 1896 році Едіт і Норман одружилися.

Зрештою Норман викупив частини своїх родичів і став єдиним володарем справи. У 1903 році Едіт народила сина, але дитина померла за кілька днів після народження. Через п'ять років раптово помер Норман, залишивши по собі значні борги після придбання крамниці. Для Едіт це були важкі часи: «У мене не було ніякого досвіду[93 – Wilson, «My Memoir», 22; Cooper, «Woodrow Wilson», 282.] в комерційних справах – я ледве відрізняла активи від зобов'язань». Керівництво повсякденною діяльністю крамниці вона довірила досвідченому робітникові, і з його допомогою справа процвітала – настільки, що Едіт змогла зберегти крамницю у своїй власності й мала можливість не займатися рутинними справами. Вона навчилася добре грати в гольф і стала першою у Вашингтоні жінкою, яка отримала посвідчення водія; після цього Едіт стала пересуватися містом на електричному автомобілі.

Коли вони з Гелен Боунс збиралися на прогулянки, то разом їхали на авто в парк Рок-Крік. Звідти після прогулянки вони завжди поверталися в дім Едіт на Дюпон-серкл на чай. Але одного вечора в березні 1915 року Гелен заїхала по Едіт на авто Білого дому, і вони разом поїхали у парк. Того разу після прогулянки Гелен запропонувала попиту чаю в неї, тобто в Білому домі.

Едіт відмовлялася: під час прогулянки вона забруднила черевики й не хотіла з'являтися в резиденції президента Сполучених Штатів у такому вигляді. Гелен вона сказала, що боїться, щоб хтось «не сприйняв її за волоцюгу»[94 – Wilson, «My Memoir», 56; Cooper, «Woodrow Wilson», 281.]. Насправді, якщо не звертати уваги на черевики, вона виглядала чарівно, як писала вона сама пізніше, «в елегантному чорному костюмі, який пошив для мене Ворт, та в трикотажному капелюсі, який чудово доповнював чарівний ансамбль».

Гелен умовила її:

– Там нікого немає[95 – Wilson, «My Memoir», 56; Link, «Wilson: Confusions», 1-2.]. Кузен Вудро грає в гольф із доктором Грейсоном. А ми відразу піднінемося ліфтом нагору – ти нікого там не зустрінеш.

Вони піднялися на третій поверх і, тільки-но вийшли з ліфта, зустрілися з президентом та Грейсоном – обидва були вдягнені в костюми для гольфу. Вони вирішили приєднатися до жінок за чаєм.

Пізніше Едіт згадувала: «Це була випадкова зустріч[96 – Wilson, «My Memoir», 56; Cooper, «Woodrow Wilson», 281; Levin, «Edith and Woodrow», 53. Відтоді як не стало Еллен Вільсон, у Білому домі рідко можна було почути сміх. А під час цієї першої зустрічі Галт із президентом Гелен Боунс двічі чула, як Вільсон сміється. «Не можу сказати, що я з першої хвилини передбачила те, що станеться, – згадувала вона. – На це мені знадобилося хвилин десять». G. Smith, «When the Cheering Stopped», 14.], яка наче втілила старий вислів: „Поверни за ріг – і зустрінеш долю”».

Проте вона зауважила, що костюм для гольфу, у який був одягнений Вільсон, «був не дуже витонченим».

За деякий час – 23 березня – Гелен знову запросила Едіт у Білий дім – на вечерю. Вільсон відправив свій «Pierce-Arrow» по неї та доктора Грейсона. За вечерею Едіт із ліловою орхідеєю на відвороті сукні сиділа праворуч від Вільсона. «Він надзвичайно милий[97 – Schachtman, «Edith and Woodrow», 74; Link, «Wilson: Confusions», 1-2.], – писала вона пізніше. – Один із найприємніших господарів, з якими мені випало бути знайомою».

Після вечері всі піднялися на третій поверх, в Овальний кабінет, щоб випити кави біля каміна та «вести всілякі цікаві бесіди»[98 – Link, «Wilson: Confusions», 1-2.]. Вільсон продекламував три вірші англійських поетів – так Едіт пересвідчилася, що він «неперевершений читець».

Той вечір справив глибоке враження на Вільсона. Едіт зачарувала його: вона була на шістнадцять років молодша, дуже вродлива й наче притягувала до себе. Церемоніймейстер Білого дому Ірвін «Айк» Гувер назвав її «вражаючою вдовою»[99 – Levin, «Edith and Woodrow», 51.]. Того вечора душа Вільсона наче літала.

Але часу роздумувати про свої почуття[100 – Mersey, «Report», увесь текст. В одній із газет це назвали «шокуючим кровожерством». Щонайменше один зі свідків на борту розповідав, що екіпаж субмарини сміявся та щось вигукував, спостерігаючи, як борсаються у воді ті, хто вижив. У звіті, надісланому посольством США в Лондоні, наведено слова іншого свідка: він запевняє, що якби субмарина почекала ще десять чи п'ятнадцять хвилин перед пострілом, то «всі, скоріше за все, врятувалися б». Британська Комісія морських катастроф із лордом Мерсі на чолі провела розслідування (лорд Мерсі за три роки до цього очолював розслідування катастрофи «Титаніка»). Мерсі засудив Форстнера за те, що той дав пасажирам так мало часу – «вкрай недостатньо, це веде мене до висновку, що капітан субмарини навмисне хотів не тільки потопити судно, а й, учинивши це, також забрати життя команди та пасажирів». Щодо сміху та вигуків, Мерсі зауважив: «Я б хотів залишити це без коментарів, сподіваючись, що свідок помилився». Mersey, «Report» 5; також див. Link, «Wilson: Struggle», 359; Walker, «Four Thousand Lives Lost», 80, 81; телеграма, U. S. Consul General, London, to William Jennings Bryan, 7 квітня 1915 р., «Міжнародні відносини».] в нього не було. Через п'ять днів, 28 березня 1915 року, британське комерційне судно «Фалаба» зустрілося з субмариною під командуванням Георга-Гюнтера Фрайхерра фон Форстнера, одного з асів німецького підводного флоту. Невелике судно – менш ніж п'ять тисяч тонн – прямувало в Африку з пасажирами та вантажами на борту. Гострозорий вахтовий першим помітив субмарину – за 3 милі від корабля. Він відразу доповів капітанові «Фалаби», Фредерику Девісу, і той негайно повернув судно на інший курс і наказав дати повну швидкість – лише трохи більше за 13 вузлів.

Форстнер почав переслідування. Гарматна команда отримала наказ зробити попереджувальний постріл.

«Фалаба» продовжувала тікати. Форстнер за допомогою прапорів повідомив: «Зупиніться, або стріляю».

«Фалаба» зупинилася. Субмарина підійшла ближче, і Форстнер через гучномовець повідомив капітана Девіса, що збирається потопити судно. Девісу та всім, хто був на борту, – 242 чоловікам – було наказано полишити корабель за 5 хвилин.

Форстнер підійшов на відстань у 100 ярдів. Останню шлюпку ще тільки спускали на воду, коли він запустив торпеду. «Фалаба» затонула за 8 хвилин, забравши життя 104 людей, серед них і капітана Девіса. Пасажир на ім'я Леон Трешер був оголошений зниклим безвісти, але його тіло так і не знайшли. Трешер був громадянином Сполучених Штатів.

Ця подія, яку засуджували як один із виявів жадливої німецької жорстокості, була саме тим, чого боявся Вільсон, – вона могла спровокувати заклики до війни.

– Мені це не подобається[101 – Cooper, «Woodrow Wilson», 277.], – казав Вільсон своєму державному секретареві Вільяму Дженнінгсу Брайану. – Ця подія має безліч можливих дестабілізаційних наслідків.

Першим бажанням Вільсона було негайно зробити різку офіційну заяву з приводу атаки, але після обговорення з міністрами та секретарем Брайаном він вирішив не квапитися. Брайан, непохитний пацифіст, доводив, що смерть американця, який свідомо поплав на британському судні через зону військових дій, не варта навіть протесту. З його точки зору, це було те саме, як коли б американець вирішив прогулятися полем бою у Франції.

У середу, 28 квітня, за день після обговорення події з «Фалабою», Вільсон написав у записці Брайану: «Думаю, не варто навіть[102 – Link, «Wilson: Struggle», 365.] робити якусь формальну заяву щодо цього».

Леон Трешер, американський пасажир, і далі вважався зниклим безвісти – можливо, його тіло течією віднесло в Ірландське море. Ця подія стала ще одним ударом у ритмі, який усе нарастав і ставав дедалі гучнішим.

«Лузитанія»

Пустушки та Теккерей

Протягом тижня перед відплиттям пасажирів, що жили в Нью-Йорку, починали ретельно пакувати речі, а ті, хто жив деінде, приїздили в місто – поїздами, поромами та машинами. У Нью-Йорку прибулі опинились у страшенній спеці: у вівторок, 27 квітня, на термометрі було 33 °С, а до Дня солом'яного капелюха було ще чотири дні. У цей день, 1 травня, чоловіки можуть нарешті змінити теплі капелюхи на літній варіант – і всі дотримувалися цього правила. Репортер Times зробив раптовий огляд Бродвею та помітив лише два солом'яні капелюхи: «Тисячі чоловіків, задихаючись від спеки[103 – New York Times, 28 квітня 1915 р.], ходять вулицями в зимових

капелюхах, що сидять на головах під найнеочікуванішими кутами, або ж несуть їх у спітнілих руках».

Здається, місто зовсім не турбує війна. Театри Бродвею – Великого білого шляху, як називають цю ділянку за велику кількість ліхтарів, – шовечора світилися вогнями та життям, хоч у них і з'явився неочікуваний конкурент. Деякі ресторани, крім забезпечення гостей їжею, почали влаштовувати вигадливі розваги, не звертаючи уваги на відсутність театральної ліцензії. Міська влада загрожувала суворим покаранням цим «кабаре» за недотримання правил. Один із власників, керівник закладів Reisenweber's на Восьмій авеню та на Коламбус-серкл, сказав, що буде тільки радий забороні: він уже стомився від конкуренції. У його закладі давали мюзикл під назвою «Забагато гірчиці» з «безліччю ВРОДЛИВИХ ДІВЧАТ» у ролях, а також окреме шоу «Кабаре-буревій» з квінтетом виконавців негритянських пісень та повним обідом – табльдот – за долар, з танцями між стравами. «Публіка, – скаржився він[104 – Там само.], – має просто сміхоподібні забаганки на складні розваги під час їжі. І ці забаганки вже ставлять під загрозу всю ресторанну справу».

Якщо комусь із подорожніх в останню мить треба було придбати щось із одягу, на них чекала постійна розвага – шопінг. Тоді якраз почалися або ось-ось мали початися весняні розпродажі. У Lord and Taylor на П'ятій авеню рекламували чоловічі пальто за 6 доларів 75 центів – менш ніж за півціни. У Б. Олтмана за декілька кварталів на південь не стали вказувати ціни, але запевняли жінок, що в їхній крамниці «безперечні знижки» на сукні та костюми з Парижа, які можна знайти на третьому поверсі у відділі «Костюми за зниженою ціною». Кравецька компанія німецького походження House of Kuppenheimer рекламувала, як не дивно, особливий «британський» костюм: «У наші активні часи[105 – New York Times, 29 квітня 1915 р.] всі чоловіки молоді».

Економіка міста й усієї країни була на підйомі завдяки підвищенню попиту на американські товари, особливо на військове спорядження. Тимчасове затишшя в транспортуванні товарів закінчилось: у кінці року Сполучені Штати мали рекордний показник приросту[106 – New York Times, 9 грудня 1915 р.] торгівлі в \$1,5 мільярда (у сьогоднішньому еквіваленті – \$35,9 мільярда). Нерухомість – у Нью-Йорку ця сфера завжди характеризувалась одержимістю – була на піднесенні, і в Іст-Сайді та Вест-Сайді йшло будівництво великих проектів. На розі Бродвею і 88-ї мало початися будівництво нового двадцятиповерхового будинку ціною приблизно в \$500 тисяч. Усюди можна було побачити[107 – New York Times, 1 травня 1915 р.] екстравагантні вияви великих грошей. Можливо, дехто з пасажирів першого класу «Лузитанії» відвідав велику вечірку в Delmonico's, яку організувала ввечері в п'ятницю леді Грейс Маккензі – «жінка-мисливець», як назвали її в Times. Вечірка проходила в темі джунглів – серед п'ятдесяти запрошених гостей були дослідники, мисливці, зоологи, два гепарди та «чорний павіан». У бенкетній залі ресторану поставили пальми, а стіни були вкриті кількома шарами пальмових гілок, щоб створити атмосферу лісової галявини десь в Африці. Чорношкірі чоловіки в трико та білих туніках спостерігали за тваринами – хоча насправді темного кольору їхній шкірі надавали не гени, а палений корок та приглушене світло. Серед закусок були фаршировані орлині яйця.

У газеті було доволі багато новин про війну, але першу шпальту займала тема політики та злочинність. Найбільший інтерес, як завжди, викликали вбивства. У четвер, 29 квітня[108 – New York Times, 30 квітня 1915 р.], посеред хвилі спеки продавець продуктів, який нещодавно втратив роботу, відправив свою жінку в кіно, а сам застрелив свого п'ятирічного сина, після чого застрелився сам. У Бриджпорті, штат Коннектикут, чоловік подарував своїй коханій дівчині каблучку й дав їй кінець стрічки – другий її кінець ховався в його кишені. «Сюрприз», – пояснив він[109 – New York Times, 1 травня 1915 р.] і сказав тягги. Вона так і зробила. Стрічка була прив'язана до гачка револьвера, і чоловік помер миттєво. У п'ятницю, 30 квітня, четверо злочинців утекли з-під охорони в лікарні Бельв'ю, одягнені в рожеві піжами. Times повідомляла, що трьох із них вдалося знайти завдяки «ретельному обшуку району[110 – Там само.] силами поліцейських, персоналу лікарні та місцевих хлопчаків». Четвертий злочинець і досі перебував на свободі, імовірно одягнений у рожеве.

А потім була ця новина: складено план церемонії відкриття меморіального фонтана в пам'ять Джека Філліпса, оператора бездротового зв'язку «Титаніка», а також восьми інших операторів передавачів Марконі, які загинули в морських катастрофах. У статті також ішлося, що на меморіалі «залишили вільне місце[111 – Там само.], щоб додати інші імена згодом».

Реєстр пасажирів «Лузитанії»[112 – «Список пасажирів за громадянством», «„Лузитанія”: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсисайд. Адреси пасажирів, у тому числі готелі та місця тимчасового перебування в Нью-Йорку, можна знайти в Державному архіві, PRO 22/71, Національний архів Великої Британії.] налічував 949 британських пасажирів (один із них – канадець), 71 росіянина, 15 персів, 8 французів, 6 греків, 5 шведів, 3 бельгійців, 3 голландців, 2 італійців, 2 мексиканців, 2 фінів та по одному пасажирі з Данії, Іспанії, Аргентини, Швейцарії, Норвегії та Індії.

Згідно з офіційними документами[113 – Тут я звернувся до офіційних даних «Кунард», але в різних джерелах ця цифра досягає навіть 218. «Список пасажирів за громадянством», «„Лузитанія”: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсисайд; «Список пасажирів, які вважаються присутніми на борту „Лузитанії»», Національний архів США, Коледж-Парк.] «Кунард», на борту також було 189 американців з різних куточків країни. Двоє чоловіків із Вірджинії були представниками суднобудівної компанії й прямували в Європу для того, щоб з'ясувати умови придбання субмарин. Щонайменше п'ять пасажирів були з Філадельфії, а інші – з найрізноманітніших міст: Такахо, штат Нью-Йорк; Брейсвілл, штат Огайо; Сеймур, штат Індіана; Потакет, штат Род-Айленд; Генкок, штат Меріленд; Лейк-Форест, штат Іллінойс. Декілька пасажирів були з Лос-Анджелеса: подружжя Бліків у першому класі та трое представників родини Бретертонів у третьому. На борту був навіть Христос[114 – Англ. Christ.] – Крайст Геррі з Клівленда, штат Огайо, що подорожував другим класом.

До відплиття вони зупинялись у готелях і пансіонах або ж у родичів – у всіх куточках міста. Щонайменше шестеро з них зупинились у готелі «Астор», ще шестеро – у «Білтморі». Вони прибували протягом тижня, везучи з собою гори речей. «Кунард» дозволяла кожному пасажирові перевозити з собою 20 кубічних метрів вантажу, і пасажирів мали безліч скринь. Деякі з них були

кольорові – червоні, жовті, сині, зелені. Інші – обтягнуті шкірою, з тисненням у вигляді шахівниці або ялинки, зміцнені деревиною.

Пасажири привозили «розкладані валізи» – для суконь, смокінгів та ділових костюмів. У найбільшій з таких валіз уміщувалося сорок чоловічих костюмів. Вони привозили великі коробки, призначені спеціально для зберігання взуття, – від них приємно пахло шкірою та взуттєвим кремом. Були й маленькі валізи – пасажири ретельно обдумували, що може знадобитися під час подорожі, а що можна віддати в багажний трюм. Пасажири, які приїздили потягом, мали змогу відправити найбільш громіздкі речі зі свого міста прямо в каюту або в трюм судна – таким чином, коли вони займатимуть свої місця на борту, їхні речі вже будуть там.

З собою вони брали найкращий свій одяг[115 – Названі речі, на жаль, узяті з переліку речей, знайдених з тілами, які не вдалось упізнати. «Неідентифіковані тіла», «„Лузитанія“: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсісайд.] – нерідко це й були всі їхні речі. Основна гама кольорів складалася з відтінків чорного та сірого, але траплялись і більш яскраві кольори. Ось жіноче плаття в лілово-білу клітинку. Червоний плетений жилет із білими гудзиками на хлопчикові. Зелений пасок з вельветину. Різнобарвний одяг на немовлятах. У маленьких діточок були дуже складні одяжі: на одному з хлопчаків була біла вовняна накидка; біла бавовняна жилетка з червоним та синім кантами; комбінезон із синьої бавовни з вишитими квадратами в цятку, спереду з плетінням, а ззаду із застібками з білих гудзиків; сіра вовняна курточка з чотирма гудзиками зі слонов'яної кістки; чорні панчохи; черевички на ремінцях. Зверху цього всього в дитини на шиї висіла пуста намотузка.

Найбільш заможні пасажири мали каблучки, брошки, кулони, намиста й короткі корали з діамантами, сапфірами, рубінами та оніксом (і його червоним побратимом сардоніксом).

Пасажири брали з собою в'язки векселів, рекомендаційних листів, а також готівку. У 35-річній жінки з собою було п'ять банкнот номіналом у 100 доларів, в іншій – одинадцять банкнот по п'ятдесят. Майже в усіх були годинники – обов'язково в золотому корпусі. Одна жінка мала з собою годинник, виготовлений у Женеві, з написом: «Remontoir Cylindre 10 Rubis Medaille D'Or, No. 220063», – золотий, з криваво-червоним циферблатом. Пізніше серійний номер цього годинника став просто безцінним джерелом інформації.

Також у пасажирів були щоденники, книги, ручки, чорнила та інші речі, якими можна було зайняти час. Єн Голборн, відомий письменник[116 – Голборна широко знали як «володаря Фаули» – він володів одним із Шетландських островів. Острів Фаула був притулком різноманітних птахів із назвами наче з казок, які придумали давні жителі островів. Більше зворушливих подробиць, які можуть зацікавити любителів пернатих, можна знайти в книзі Голборна «The Isle of Foula», увесь текст.] та доповідач, повертався додому після своєї подорожі з лекціями по Америці. З собою в нього був рукопис книги, над якою він працював двадцять років, – про теорію краси. Кількість сторінок перевищувала тисячу, і це була єдина копія. Двайт Гарріс, 31-річний ньюйорківець із заможної родини, мав із собою каблучку для заручин – у нього були деякі плани. А також

занепокоєння. У п'ятницю, 30 квітня, він пішов у нью-йоркський магазин Джона Ванамейкера та придбав для себе рятувальне коло.

В іншого пасажирки була золота печатка для запечатування конвертів із латинським висловом «Tuta Tenebo» – «Я берегтииму тебе».

Пасажир першого класу Чарльз Еміліус Лоріа-молодший, продавець книг із Бостона, мав при собі декілька надзвичайно цінних екземплярів. Лоріа був красивим чоловіком сорока років, з уважним поглядом та гарно підстриженим каштановим волоссям. З 1894 року він був президентом найвідомішої американської компанії з продажу книг – «Чарльз Е. Лоріа». Компанія розташовувалась у Бостоні, на Вашингтон-стріт, 385, за декілька кварталів від парку Бостон Коммон – і це в часи, коли торгівець книгами міг досягти визнання на національному рівні. Один з істориків називає ту епоху «золотою порою»[117 – Bolze, «From Private Passion», 415.] американського колекціонування книг», адже саме тоді складалися найкращі приватні колекції, які потім стануть цінними бібліотеками, наприклад колекція Моргана в Нью-Йорку та Фольгера у Вашингтоні. Лоріа був вправним плавцем та яхтсменом, грав у водне поло, регулярно брав участь у змаганнях на своєму 18-футовому вітрильному човні, був суддею в регатах, які проходили біля узбережжя Нової Англії влітку. Газета Boston Globe називала його «природженим мореплавцем»[118 – Boston Daily Globe, 11 травня 1915 р.]. Так що принаймні[119 – Szefel, «Beauty», 565–66.] в літературних колах він був відомою людиною. Часто він обідав у клубі Player's Club із видатним критиком та поетом того часу Вільямом Стенлі Брейтвейтом.

Книгарня Лоріа була розташована навпроти церкви Олд-Саут-Черч у Бостоні – крамницю заснував у 1872-му ще батько Лоріа разом зі своїм партнером, Даною Естес. Спочатку книгарня – а також і видавничий дім – називалась «Естес & Лоріа». За три роки партнери розділили справу й заснували дві окремі компанії – Лоріа зайнявся продажем книг. На момент поділу книгарня була відомим закладом: «...це був настільки ж дискусійний клуб»[120 – Bullard et al., «Where History and Theory», 93.], наскільки й магазин», – згадував один із відвідувачів. Тут зустрічалися письменники, читачі, інтелектуали, митці. Часто бували Ральф Волдо Емерсон та Олівер Венделл Голмс. Лоріа-старший був для відвідувачів «провідником, радником»[121 – Sargent, «Lauriat's», 10.] та другом», як казав він сам. Саме він створював у магазині «домашню» атмосферу[122 – Publishers' Weekly, 21 лютого 1920 р., 551.], як описав це один журналіст.

Приміщення книгарні було[123 – Ці та багато інших подробиць про книгарню Lauriat's можна дізнатися з фотографій та тексту книги «Lauriat's», Sargent, 39–46.] вузьким та довгим, далеко заглиблюючись із вулиці. Воно було більше схожим на штольню, аніж на залу. Книжки займали всі стіни аж до високої стелі, а також стійку посеред проходу. Сходами можна було піднятися на верхню галерею, де зберігалися колекційні книги та «книги товариства» – останні набували цінності завдяки відомим власникам або ж були прикметними з якоїсь іншої причини. Особливо шанувальників вабила кімната старих книг у підвалі – тут зберігалися «величні перлини»[124 – Там само, 46.], які потрапили сюди, згідно з приватно виданою історією книгарні, здебільшого «через розтягнення»[125 – Там само.] старих домашніх бібліотек в Англії». Вітрини магазину, що виходили на Вашингтон-стріт, під

час обіду збирали натовп перехожих. З одного боку від дверей виставляли рідкісні старі книги, а з другого – нові, серед яких були й найбільш крикливі – «бестселери». (Одного з популярних тоді американських авторів, який видавав по одному бестселеру щороку, звали, як не дивно, Вінстон Черчилль.) Цей магазин одним із перших почав продавати «рештки» – колись популярні книжки після першого сплеску продажів нерідко залишались у великій кількості, і видавці віддавали їх Лоріа за суттєво зниженою ціною. Лоріа ж у свою чергу продавав їх покупцям дуже дешево, і ця частина продажів мала такий попит, що крамниця почала видавати «Каталог залишків» щосені.

Але Лоріа-старший також відрізнявся від інших книготоргівців тим, що кожного року з Лондона привозив старі книги й в Америці продавав їх дорожче, використовуючи на свою користь різницю попиту на різних берегах Атлантики, а також зниження ціни на перевезення та збільшення їхньої швидкості, що забезпечили трансатлантичні пароплави. Уперше Лоріа здійснив подорож у Лондон у 1873-му на одному з найперших пароплавів компанії «Кунард» – «Атлас». Його придбання завжди були подією в місті. Одного разу він привіз[126 – New York Times, 28 вересня 1895 р. Більше про «Біблію штанів» можна прочитати в газеті Daily Mirror за 3 грудня 2013 р.] Біблію 1599 року видання – женеvську Біблію, або, як її називали, «Біблію штанів» (через те, що в ній описано одяг Адама та Єви). Ця подія зайняла тоді цілу колонку в New York Times. До кінця століття цей магазин став одним із головних продавців та імпортерів рідкісних книг, рукописів, ілюстрацій. Його екслібриси будуть високо ціновані майбутніми бібліофілами.

Чарльз Лоріа-молодший продовжив «трансатлантичний збір урожаю», започаткований батьком, і тому в той останній тиждень квітня 1915 року готувався вирушити у свою чергову подорож по нові придбання. Як завжди, Лоріа планував на кілька місяців залишитись у Лондоні, вишукуючи книжки та письмові артефакти, які б можна було купити, упакувати та відправити в Бостон. Найбільш цінні знахідки він завжди перевозив у своєму особистому багажі, але ніколи не страхував їх від втрати: «Ризик майже нульовий»[127 – У довгих документах Комісії з розгляду претензій, поданих після війни щодо стягнення з Німеччини компенсацій різним позовникам, міститься багато подробиць, які надав Лоріа про свою подорож та багаж, який він перевозив. Свій позов він склав 6 квітня 1923 р. Усі подробиці справи я наводитиму з позначкою «Лоріа, позов». Його зауваження щодо безпечності перевезення вантажу океанським лайнером можна знайти в його позові «Афідевіт, 12 березня 1925 р., або Чарльз Лоріа молодший».], – казав він. Навіть війна не переконала його змінити свої плани. «Ми вважали, що пасажирів пароплавів у абсолютній безпеці від атаки субмарин», – писав він.

Лоріа купив квиток № 1297 в агента компанії «Кунард» у Бостоні та запитав, чи «буде в лайнера супровід»[128 – Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 6.] у зоні військових дій». Агент запевнив його: «Звичайно! Ми вжили всіх можливих заходів безпеки».

Книготоргівець обрав саме «Лузитанію» через її швидкість. Зазвичай він подорожував меншими суднами, але цього разу «хотів скоротити свою поїздку». Беручи до уваги максимальну швидкість корабля у 25 вузлів, Лоріа планував бути в Ліверпулі вже в п'ятницю, 7 травня, а розпочати роботу в Лондоні – у суботу, 8 травня. Супроводжувати його в подорожі мав його друг Лотроп Вітінгтон, авторитетний знавець стародавніх записів із Сейлема,

штат Массачусетс, та Кентербері, Англія. Обидва чоловіки були одружені, але в цю подорож своїх жінок не брали. У Лорія було четверо дітей, одне ще немовля, і з собою він брав їхні фотокартки.

Його багаж складався[129 – «Додаток до відповіді на питання № 1», Лорія, позов.] з п'яти одиниць: шкіряний портфель, невеличка валіза, ще одна розкладана валіза, великий футляр для взуття та скриня для подорожей на пароплаві. Обиди відвідувати належало у формальному костюмі. Повсякденні костюми в нього були різні, тому й черевики до них були в різному стилі. У валізах також були підтяжки та шкарпетки, краватки й запонки. З собою він узяв улюблений костюм від Нікербокера з короткими штаньми, у якому збирався гуляти палубою.

У Нью-Йорк вони з Вітінгтоном мали вирушити опівночі в четвер, 29 квітня, але Лорія ще збирався зайти в магазин перед початком подорожі. Там його колега відчинив сейф і віддав йому дві книги розміром приблизно 12 на 14 дюймів. Це були альбоми для рисунків – надзвичайно важливі. В одному з альбомів були п'ятдесят чотири рисунки олівцем, у другому – шістдесят чотири: усі зроблені рукою письменника Вільяма Мейкпіса Теккерея як ілюстрації до його ж творів. Були часи, коли Теккерей (він помер у 1863-му) зі своїм найвідомішим романом «Ярмарок марнославства» був майже таким же популярним, як і Чарльз Діккенс. Його сатиричні новели, есе та серії романів часто можна було зустріти в таких журналах, як Fraser's та Punch. Його книги, малюнки та будь-які інші артефакти з його життя – усе це разом називали Теккеріаною – палко розшукували колекціонери з обох боків від Атлантики, але особливо в Америці.

Лорія забрав альбоми додому – він жив у Кембриджі, штат Массачусетс, – де ретельно їх оглянув разом із дружиною Маріан. Після цього альбоми були обережно запаковані в розкладану валізу та замкнені в ній. На вокзалі пізно ввечері він відправив скриню та футляр для взуття прямо на «Лузитанію», а решту три валізи вирішив везти сам у вагоні поїзда.

До Нью-Йорка вони з Вітінгтоном прибули рано-вранці в п'ятницю, 30 квітня, за день до запланованого відплиття «Лузитанії». Тут вони на якийсь час розлучилися: Лорія на таксі поїхав до своєї сестри Бланш, яка разом із чоловіком Джорджем В. Чендлером мешкала в будинку № 235 на Західній 71-й вулиці на Мангеттені. У Лорія перед відплиттям була ще одна справа.

У «Волдорф Асторія» на розі П'ятої авеню і 33-ї вулиці 31-річна пасажирка першого класу Маргарет Макворт пакувала речі. Настрій її був похмурим та пригніченим – повернення в Англію лякало. Там на неї чекало мертво подружнє життя, що тривало вже сім років, та всюдисуща війна.

У Нью-Йорк вона приїхала минулого місяця: десятиденна подорож через Атлантику закінчилася зустріччю з батьком, Д. А. Томасом, великим підприємцем, який був у місті задля різних перемовин – від справ щодо шахт до домовленостей стосовно барж на Міссісіпі. Вона зраділа, побачивши його на причалі: «У 1915-му я вийшла[130 – Mackworth, «This Was My World», 239.] в залитий сонцем квітневий Нью-Йорк, щаслива та безтурботна, адже тут наді мною не висіла важка хмара війни, як удома. Тут я відчувала невимовне полегшення», – згадувала вона.

Місто її причарувало. «Вечорами, майже щодня[131 – Там само, 240.], ми кудись ходили: у театр або в гості на вечерю», – писала вона. У місті вона купила декілька суконь за рахунок батька – серед них і довгу чорну оксамитову сукню, яка дуже їй сподобалася. Її звична сором'язливість – «нищівна сором'язливість» – почала відступати, і вона вперше в житті відчула, що має значення для свого батька, а не просто є обов'язком. (Проте її сором'язливість не заважала їй удома боротися за право голосування для жінок в Англії, вона навіть стрибнула на ходу на підніжку машини прем'єр-міністра та підірвала поштову скриньку.) «Ті декілька тижнів в оточенні широї американської гостинності й привітності, у радості знайомству з цим – ті тижні вплинули на все мое подальше життя», – писала вона.

У ту відпустку вона викинула свою сором'язливість «за борт»: «І я завжди була вдячна[132 – Там само.] за це Нью-Йорку. Зрештою, саме тут я чи не востаннє відчувала себе молодю», – згадувала вона.

Хоча вони з батьком і збирались у подорож у першому класі на борту найрозкішнішого судна, яке тільки бачив світ, її все одно переповнювали жаль та сум.

Тієї п'ятниці вранці капітан Тьорнер зійшов на берег і попрямував на південь у напрямку Волл-стрит до Сіті-Інвестинг-Білдинг на Бродвеї, 165. Це була величезна незграбна споруда, що стояла поруч із однією з найулюбленіших пам'яток архітектури – Зінгер-Білдинг, будівлею компанії з виробництва швацьких машин «Зінгер». Зайшовши всередину, Тьорнер піднявся в адвокатську контору Hunt, Hill & Betts, де об одинадцятій годині постав перед вісьмома юристами. Він мав давати свідчення в одній із найбільш гучних справ того часу – це була спроба компанії White Star, якій належав «Титанік», у Федеральному суді США обмежити свою фінансову відповідальність перед сім'ями загиблих американських пасажирів, які заявляли, що трагедію спричинили «помилки та недбалість компанії».

Тьорнер давав свідчення з боку сімей – його викликали як свідка-експерта, беручи до уваги, скільки років він уже є капітаном великих пасажирських кораблів і яку повагу має в галузі. Проте скоро присутнім стало очевидним, що питання юристів ніякої радості в нього не викликають. Відповідав він коротко – не більше ніж одним реченням або фразою, але своїми свідченнями підтверджував звинувачення.

Юристи випитали також звіт про його перебування в морі у той момент, коли він уперше дізнався про трагедію «Титаніка», – Тьорнер тоді був капітаном «Мавританії». «Титанік» відплив 11 квітня 1912 року, а «Мавританія» – 13 квітня. Тьорнер добре пам'ятав дату відплиття, бо вона турбувала окремих марновірних пасажирів, хоч у мореплавних легендах цифра 13 і не несла ніякої небезпеки. Моряки боялися не дати, а того, що відплиття було заплановане на п'ятницю. Отримавши бездротовим зв'язком доповіді про лід по курсу корабля, Тьорнер вирішив дати великий гак на південь. Його оператор зв'язку й повідомив перші новини про зіткненні «Титаніка» з айсбергом.

Тьорнера запитали, чи було обачним рішенням для «Титаніка» рухатися зі швидкістю у 20 вузлів або навіть більше, враховуючи можливу наявність льоду. Його відповідь була чи не найбільш емоційною з усієї розмови:

– Звичайно ж, ні!¹³³ – Свідчення Вільяма Томаса Тьорнера, 30 квітня 1915 р., клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк.]] Двадцять вузлів крізь льоди! Нічого собі!

Тьорнер пояснив, що найкращим рішенням було рухатися дуже повільно або ж і взагалі зупинитися. Він погодився, що бездротовий зв'язок був дуже корисним способом попередити капітана про наявність льоду, але відкинув припущення, що капітан може й сам зробити висновок про небезпеку, слідкуючи за температурою води та повітря під час плавання. Тьорнер пояснив, що від такої інформації немає ніякої користі:

– Те саме, що ліпити пластир на дерев'яну ногу.

Тьорнер також висловив свої сумніви щодо корисності спостерігачів. Згідно з інструкціями «Кунард», на марсі постійно мають перебувати два спостерігачі, але «я називаю їх прикрасою торговельної палати – вони тільки й думають про дім та рахують свої гроші».

На питання, чи видаються спостерігачам біноклі, він відповів:

– Звичайно ж ні. З таким самим успіхом можна дати їм пляшки з-під содової.

Проте Тьорнер сказав, що він завжди подвожував пости спостереження, проходячи у водах, де може бути лід: на носі судна ставили ще двох спостерігачів.

Тьорнер також додав, що не має значення, яких заходів ужили та які висновки зробили, – лід завжди загрожуватиме безпеці судна.

Вражений, один із юристів запитав:

– Ви що ж, нічого не навчилися з цієї катастрофи?

– Абсолютно нічого, – відповів Тьорнер. – Таке відбуватиметься й далі.

Під час свідчень юристи також приділяли увагу судну Тьорнера, «Лузитанії», з її водонепроникними палубами та дверима, особливо поздовжніми бункерами.

– Це ж дуже незвично для комерційних суден, чи не так?

– Так, – відповів Тьорнер. – Це для захисту.

Дальші питання дали юристам зрозуміти, що капітан мало цікавиться конструкцією кораблів узагалі й власного зокрема.

– Ви ж не фахівець у механіці, так? – запитав один з юристів. – Ви мореплавець?

– Так.

- І ви не приділяєте уваги конструкції кораблів, так?

- Якщо вони плавають - ні. А якщо тонуть - я забираюся звідти.

На запитання, чи є в «Лузитанії» та її сестри «Мавританії» якісь «особливості» в конструкції водонепроникних дверей, Тьорнер відповів: «Я не знаю».

Після цього адвокат запитав:

- До трагедії «Титаніка» ми ж вважали, що ці величні кораблі непотоплювані, чи не так?

- Хто вам таке сказав? - перебив його Тьорнер. - Ніхто, з ким я будь-коли ходив у море, не довів цього.

Свідчення закінчувалися питанням, чи залишиться на плаву корабель з п'ятьма затопленими відсіками.

Тьорнер відповів:

- Шановний сер, я нічого про це не знаю. Це залежить від розмірів відсіків та від плавучості судна. Якщо плавучість буде - воно залишиться на поверхні. Якщо ні - піде на дно.

І він повернувся на свій корабель.

U-20

Найщасливіша субмарина

Того самого дня[134 - Подробиці патрулювання Швігера, наведені в цьому та інших розділах, узято з його військового журналу, переклад якого англійською мовою зберігається в колекції Бейлі/ Райан в архіві Гуверівського інституту. Цей журнал став для мене неоціненним джерелом інформації для відновлення подробиць виходу U-20 в Ірландське море та повернення. Тут і далі, де потрібно, я цитуватиму це джерело з позначкою «Швігер, військовий журнал».], у п'ятницю, 30 квітня, судно іншого виду теж вирушило в напрямку Британських островів - німецька субмарина U-20 (Unterseeboot-20). Екіпаж субмарини отримав накази, які надавали звичайному патрулюванню статусу особливої терміновості. О шостій ранку без фанфар підводний човен вийшов з порту в Емдені, що на північно-західному узбережжі Німеччини. Екіпажі підводних човнів називали Північне море «яскравим Гансом», але того дня небо та вода були сірими, як і пласке узбережжя, що оточувало бухту. Субмарини стояли одна коло одної в місці швартування, з'єднані мотузками за рубки, що стирчали як замки вдалечині. Вітер силою в 4 вузли дув у напрямку берега.

U-20 рухалася річкою Емс у напрямку моря. Вона не видавала жодного звуку й не лишала по собі майже ніякого кильватера. На рубці стояв капітан-лейтенант Вальтер Швігер, командир субмарини, у кашкеті та водозахисній шкіряній формі. Рубка являла собою низеньке приміщення, що виступало над середньою частиною субмарини: тут були різні механізми управління та два перископи, головний бойовий і допоміжний. Під час підводних атак Швігер перебував тут, під захистом товстих стінок із чорної сталі, і за допомогою перископа керував командою, яка запускала торпеди. У надводному режимі він міг виходити на невеличку палубу на узвишші, звідки можна оглядати морські простори навкруги, хоча ніякого захисту від негоди тут не передбачено. Той ранок був холодним, і з-під кришки люка йшов запах кави.

Швігер вів субмарину вздовж річки і через мілини на виході з бухти.

U-20 рухалася на захід, і вже о 9:30 пройшла маяк та станцію бездротового зв'язку на Боркумі – невеликому бар'єрному острові, який слугував важливою точкою навігації для субмарин, що йшли з порту або в порт.

Швігеру щойно виповнилося тридцять два, але його вже вважали одним із найбільш тямущих командирів на німецькому флоті. У справах, що стосувалися субмарин, з ним навіть консультувалися вищі офіцери. Саме його човен випробовував нові військові тактики. Він був одним з небагатьох капітанів субмарин, які перебували на службі ще до початку війни. Високий, стрункий, широкоплечий – «надзвичайно привабливий чоловік»[135 – Thomas, «Raiders», 91.], казав про нього один із членів команди. Очі в нього були блідо-блакитні, а в погляді панував спокій та хороший настрій.

Близько полудня субмарина Швігера ввійшла в глибокі води за Боркумом – ця частина Північного моря була відома як Германська затока, або Гельголандська бухта. Тут морське дно западало дуже глибоко, і в сонячні дні вода мала насичений кобальтово-синій колір. У своєму військовому журналі Швігер робив записи про кожне патрулювання, і того дня він записав, що на морі хвиля в 3 фути з заходу та хороша видимість. Він міг перевести субмарину в підводне положення, але вирішив триматися на поверхні – так вони могли йти швидше й пройти більшу відстань. Його спарені дизельні двигуни могли видавати швидкість до 15 вузлів – цього було досить, щоб обігнати більшість звичайних комерційних кораблів. На середній крейсерській швидкості[136 – Gibson and Prendergast, «German Submarine War», 356–57.] в приблизно 8 вузлів ця субмарина могла пройти до 5200 морських миль. Переводячи субмарину в підводний режим, треба було переходити на два двигуни з батарейним живленням, бо дизельні спалили б увесь кисень. На цих двигунах субмарина могла йти не більш як 9 вузлів, причому недовго. Навіть на вдвічі меншій швидкості в підводному режимі субмарина могла пройти лише 80 морських миль. Ця швидкість була настільки малою, що іноді субмарини цього типу не могли протистояти швидкій течії в Дуврській протоці між Англією і Францією. Підводні човни намагалися якомога менше часу перебувати під водою, занурюючись лише за несприятливої погоди, під час атаки або ж коли ховалися від есмінців.

Протягом майже всього першого дня в морі Швігер мав можливість підтримувати бездротовий зв'язок зі станцією на острові Боркум та з військовим кораблем у порту Емден – «Анконою». На цьому судні було встановлено бездротовий передавач, що міг підтримувати зв'язок на великій відстані. Швігер зробив також запис[137 – Кервер зазначає, що «нормальна»

зона покриття бездротового зв'язку для субмарин складала «кількасот миль». У журналі Швігера зазначено, що принаймні для U-20 ця зона була меншою. Koerver, «German Submarine Warfare», XIX. Ян Брімер стверджує, що на початку 1915 року відстань «надійної» передачі сигналу між субариною і береговою станцією складала «до 140 морських миль». Breemer, «Defeating the U-Boat», 15.] про те, що зв'язок з Боркумом припинився, коли його субарина відійшла на 45 миль. При цьому зв'язок з «Анконою» залишався хорошим. Під час руху його оператор зв'язку регулярно посилав тестові повідомлення – субарини часто так робили, наче щоб відтягти той неминучий момент, коли вони опиняться поза зоною дружніх сигналів та залишаться на самоті.

Така ізоляція робила підводні човни особливою частиною військово-морських сил Німеччини. Звичайні кораблі майже завжди пересувалися групою, а завдяки висоті щогл могли підтримувати зв'язок із базами. Субарини ж рухалися поодинокі й дуже швидко втрачали зв'язок – зазвичай за кількасот миль. Вийшовши у відкриті води, капітан субарини мав повне право вести патрулювання на власний розсуд, без будь-якого контролю згори. Він сам вирішував, атакувати чи ні, коли занурюватись, коли спливати, а коли повертатися на базу. Капітан повністю контролював перископ субарини, адже, як зазначив командир підводного човна барон Едгар фон Шпігель фон унд цу Пекельсхайм, добре знайомий зі Швігером: «Я хотів би підкреслити[138 – Інтерв'ю Едгара фон Шпігеля, «Лузитанія», експонат № 4232, Імперський військовий музей, Лондон.], що субарина – це однокорпусне судно. А значить той, хто стоїть, приклавши око до перископа, несе повну відповідальність за атаку, а також за безпеку свого судна та команди».

Вид через перископ навіть у найкращому випадку було складно назвати якісним. У капітана була можливість лише коротко фрагментами оглянути навколишній простір – і на основі цієї інформації прийняти рішення щодо типу корабля, його національної належності, озброєння, а також щодо справжності знаків, які на ньому є. Приймавши рішення атакувати, він один несе всю відповідальність – так, наче він особисто тисне на спусковий гачок, але не бачить і не чує результату. Усе, що він мав змогу почути, – це звук торпеди, що з вибухом проходить крізь товщу води. Навіть якщо він хотів подивитись у перископ на саму трагедію, світ вогню та страху поставав перед його очима без жодного звуку. Одного разу Шпігель атакував транспортне судно, яке перевозило коней, і спостерігав, як одна з тварин – «розкішний сірій у яблуках[139 – Spiegel, «Adventures», 20.] кінь з довгим хвостом» – стрибнула з борту в переповнену шлюпку. Після цього він написав, що «більше не міг дивитися на це», опустив перископ і наказав зануритися.

«Це дуже відрізнялося від звичайних[140 – Інтерв'ю Едгара фон Шпігеля, «Лузитанія», експонат № 4232, Імперський військовий музей, Лондон.] бойових дій в армії, – розповідав Шпігель. – Коли ви перебуваєте під артилерійським обстрілом та отримуєте наказ виходити з траншей і йти в атаку, вас переповнює збудження. У субарині ж інакше: ви сидите у своїй маленькій каюті, п'єте ранкову каву з яечнею та беконом – і раптом отримуєте дзвінок або сигнал „корабель у полі зору“. Капітан приймає рішення стріляти – «і результати тих клятих торпед дуже часто просто розривають душу». Один корабель, якому влучило в ніс, пішов на дно, «як літак», згадавав він. «За дві хвилини 10 тисяч тонн зникли під водою».

Такий рівень влади може захоплювати[141 – Німецький капітан Пол Кеніг сказав так: «З усіх капітанів найсамотнішим є капітан субмарини – він мусить у всьому покладатися лише на себе» («Voyage», 76).], але він несе з собою певну самотність, особливо посилену тим, що тоді Німеччина дуже мало субмарин випускала в море одночасно. У травні 1915-го субмарина Швігера була єдиною з двадцяти п'яти німецьких підводних човнів, що були здатні ходити на значні відстані. При цьому з них у робочому стані були тільки сім, адже після майже кожного виходу субмарина мала на декілька тижнів ставати на ремонт та перевірку. Перебуваючи на патрулюванні[142 – За даними Ганса Кервера, станом на травень 1915 року в Німеччині було лише в середньому 15 підводних човнів, придатних для далеких виходів щодня. Зазвичай в один момент часу лише дві субмарини патрулювали Британські острови. Koerver, «German Submarine Warfare», XXI, XXIII.], субмарина Швігера була не більша за вістря голки в безкрайому морі.

У тому рейсі Швігер мав деякі накази, які дали йому в письмовій формі. Ці накази стали результатом нової хвилі занепокоєння щодо наміру Британії почати вторгнення в Німеччину з Північного моря, з Шлезвіг-Гольштейну. Кораблі з солдатами на борту начебто мали вийти з британських портів, але не з тих, з яких зазвичай виходять кораблі з підтримкою для Франції. Розвідка рапортувала про те, що вторгнення вже готується, але німецькі офіцери спочатку ставилися до цих даних скептично. Згодом багато хто почав у це вірити, і Швігер отримав наказ вистежити й атакувати ці кораблі у визначеній для нього ділянці моря між Англією та Ірландією, біля Ліверпуля. Дістатися туди він мав «якнайшвидшим шляхом»[143 – Bailey, «Sinking», 54.], оминаючи Шотландію». Інструкції також наказували утримувати позицію там «так довго, як дозволятимуть запаси».

Місія була настільки терміновою, що навіть примусила моряків перебороти свою забобонність щодо виходів у п'ятницю.

До того моменту субмарини як вид зброї[144 – Compton-Hall, «SubmarineBoats», 14, 21, 36, 38–39, 99, 102, 109; Fontenoy, «Submarines», 8, 10.] пройшли довгий шлях – вони вже принаймні не так часто вбивали свій екіпаж. Першою у світі субмариною, яка потопила ворожий корабель, була «H. L. Hunley» – вона належала конфедератам в Америці. Під час Громадянської війни вона потопила військовий фрегат північан «Housatonic». «Hunley» рухалася за рахунок пропелера, який крутили вісім людей. Уночі вона підійшла до «Housatonic» із запасом вибухівки на кінці 30-футового бруса, який стирчав на носі човна. Вибух зруйнував фрегат, а також потопив саму «Hunley», яка пішла на дно разом з усією командою. Такий результат нескладно було передбачити. Під час випробовувань перед запуском «Hunley» тричі тонула, згубивши три екіпажі, усього двадцять три особи. Узагалі, у конструкцію субмарин свій внесок здійснили багато винахідників з різних країн світу, але найчастіше прославляють Джона Філіпа Голланда. Вважається, що саме він перетворив підводний човен на щось більше, аніж суїцидальна дивовижа або «залізна труна», як його називали німецькі військові моряки. Джон Голланд був ірландцем, який емігрував до Америки й там почав займатися розробкою підводних човнів, щоб допомогти Ірландії здолати британський флот. У 1898 році в газетах з'явився популярний комічний малюнок, заснований на фотографії, яку зробили в Перт-Амбої, штат Нью-Джерсі: Голланд у циліндрі вилазить із субмарини через люк, а вниз

підпис: «Що? Я хвилююсь?» Голланд був першим, хто використав електричні двигуни для пересування під водою, а бензинові – у надводному режимі (бензин через пару, непостійність та схильність викликати задуху в команди згодом замінили на дизельне пальне). Перші розробки німецьких субмарин належать іспанцеві Раймондо Лоренцо, який працював на німецького виробника зброї «Крупп». Лоренцо використовував ідеї Голланда та інших, і в 1904-му його субмарини стали приводом для створення в німецькому військово-морському флоті відділу конструювання субмарин – Unterseebootkonstruktionsbüro, хоча їхня користь тоді ще викликала сумніви. На момент початку війни трагедії за участі субмарин і далі траплялись, але вже не настільки часто, щоб переконати таких молодих людей, як Швігер, відмовитися від служби на підводному човні.

Човен Швігера був завдовжки[145 – Ressler, «U-Boat», 14; von Trapp, «To the Last Salute», 32-33; Neureuther and Bergen, «U-Boat Stories», 173.] 210 футів, 20 футів завширшки та 27 футів заввишки. Якщо дивитися на нього спереду, то здавалося, що всередині багато місця для комфортного перебування команди, але насправді приміщення для людей обмежувалося циліндром посередині. Більшу частину масивної конструкції займали величезні баки, розташовані по обидва боки корпусу: під час занурення вони наповнювалися водою, а під час виходу на поверхню спустошувались. Простір між баками щільно займали койки для трьох десятків чоловіків, кухня, кают-компанія, відсік для оператора бездротового зв'язку, центральний пост керування, два дизельні двигуни потужністю у 850 кінських сил, баки на 76 тонн дизельного пального, два електричні двигуни у 600 кінських сил з величезною кількістю батарей. Крім того, багато місця займали 250 снарядів для єдиної палубної гармати і сім торпед, які офіційно називали самохідними торпедами. На субмарині були два торпедні апарати у носовій частині та два – у кормовій. Апарати з'єднувалися величезною кількістю дротів та кабелів, що пролягали так щільно, як жили в людській нозі. «Тут більше ручок та приладів[146 – Thomas, «Raiders», 82.], ніж звичайна людина бачить за все своє життя», – розповідав один із членів екіпажу. У Швігера була власна крихітна каюта – з ліжком та електричною лампочкою над ним.

На відміну від звичайних кораблів, підводний човен відображував характер та вдачу свого командира, наче був сталевим костюмом, пошитим на замовлення. Це пояснювалося тим, що під час патрулювання на великій відстані від бази капітан не отримував жодних наказів керівництва й мав безпосередній контроль над своєю командою (на відміну від, наприклад, адмірала на борту флагмана, який очолює флот і має тисячі моряків під своїм командуванням). Субмарини були жорстокі, а були шляхетні, були ледачі й були енергійні. Якись не робили жодної спроби врятувати моряків із комерційних суден, а хтось навіть брав їхні шлюпки на буксир і тягнув до берега. Один командир субмарини відправив капітанові торпедованого судна три пляшки вина, щоб веслувати до берега було трохи веселіше.

За попереднього командира на ім'я Отто Дрьошер ця U-20 набула репутації зухвальної субмарини. Під час одного з виходів у вересні 1914-го Дрьошер та інші командири увійшли на своїх субмаринах у Ферт-оф-Форт, гирло коло Единбурга, та дійшли аж до мосту Форт-Бридж, збираючись атакувати британські військові судна, які стояли на якорі на військовій базі у Росайті, відразу за мостом. Проте субмарини були помічені й мусили тікати назад у Північне море.

Наступного місяця під час іншого патрулювання Дрьошер став капітаном першої субмарини, яка обійшла навколо Британських островів. Він також першим увійшов у Ла-Манш через Дуврську протоку, де зустрів потужні дозори проти субмарин. Повертатися назад через протоку було надто ризиковано, і Дрьошер вирішив піти на північ уздовж західного узбережжя Англії та Ірландії, а потім обійти Шотландію з півночі. Так він підтвердив можливості та витривалість підводних човнів. Німеччина довго тримала це досягнення в таємниці.

Швігер став капітаном U-20 в грудні 1914-го, і скоро човен під його командуванням уславився своєю нещадністю. Тридцятого січня 1915 року під час патрулювання коло берегів Франції Швігер потопив три комерційні пароплави без попередження. Протягом того самого виходу він зайшов у гирло Сени, хоча через погану погоду й туман йому довелося провести під водою 111 годин із 137-ми. Першого лютого він запустив торпеду у великий білий корабель із червоними хрестами, шпитальне судно «Астуріас», але схибив. Проте ця спроба відкрила новий рівень німецької бездушності – вона здивувала навіть його командирів[147 – Папка «U-20», 6 лютого 1915 р., документи Міністерства оборони, DEFE/69/270, Національний архів Великої Британії.].

Хоч як дивно, друзі та члени команди знали Швігера як добру людину, яка завжди в гарному настрої та підтримує радісну атмосферу на борту. «Це була весела субмарина[148 – Thomas, «Raiders», 81, 91.], наша U-20, і добродушна», – згадує Рудольф Центнер, один із молодших офіцерів U-20 у своєму інтерв'ю Ловеллові Томасу для його книги «Корсари глибин», написаної у 1928 році. Таку атмосферу, на думку Центнера, створив саме Швігер. «Щоб човен був добрий та веселий, йому потрібен добрий та веселий командир». Швігер походив з давньої берлінської родини – освічений, холоднокровний і вихований. «Він був добра душа стосовно офіцерів та підлеглих, – казав Центнер. – Характер у нього веселий, а говорив він завжди з жартами та дотепами».

Барон фон Шпігель, друг Швігера, казав про нього: «Він був чудовою людиною[149 – Інтерв'ю Едгара фон Шпігеля, «Лузитанія», експонат № 4232, Імперський військовий музей, Лондон.] – і мухи не образить».

Швігер своїм командуванням швидко задав новий тон життя на борту U-20. Субмарина отримала наказ виходити на патрулювання у Святвечір 1914 року – неслухний час, щоб іти в море на війну. Це був перший вихід для Центнера – вони мали патрулювати Гельголандську бухту. Наступного дня, на Різдво – перше Різдво війни, – команда прокинулася і зустріла чудовий ранок та яскраве сонце. Повітря було «морозне», а спокійне море сяло зимовою чорною синню. U-20 залишалася на поверхні весь день – так зручніше стежити за цілями, бо в такий ясний день дим від пароплава можна було помітити за 20 миль. Спостерігачі за день не побачили жодного судна. «Вочевидь, ворог був удома[150 – Thomas, «Raiders», 83.] – справляв Різдво, як і має бути», – зауважив Центнер.

Тієї ночі Швігер наказав опуститися на дно, на 60 футів. Він обрав місце, де, згідно з його картами, дно мало бути піщаним, а не скелястим. На якийсь час на борту запанувала тиша: усі прислухалися, як тече вода. Екіпаж спостерігав за приладами, які вимірювали внутрішній тиск – раптовий

стрибок міг свідчити про те, що у відсік для команди увірвалася вода. «Усе задраєно!» – рефреном передавалося від носа до корми.

У Північному морі субмарини нерідко ночували на дні – тут глибини рідко перевищували допустимі норми. Коли човен опустився, Швігер та екіпаж могли спокійно спати, не переймаючись, що в них у темряві вріжеться пароплав або їх побачить британський есмінець. Це єдиний випадок[151 – Spiegel, «Adventures», 12.], коли капітан підводного човна може роздягтися на ніч. Проте тієї ночі Швігера турбував зовсім не сон: «Тепер ми можемо[152 – Більше про сцену святкування Різдва див. у Thomas, «Raiders», 83–85.] відсвяткувати Різдво».

У кінці кают-компанії повісили вінок, члени екіпажу розклали на столі їжу. «Усі страви були консервовані, та ми не вередували», – згадував Центнер. Швігер та інші трое офіцерів U-20 зазвичай їли окремо, за столом для офіцерів, але того разу всі тридцять шість чоловіків сиділи разом. У чай додали рому. «Я навіть перестав рахувати, скільки тостів ми підняли тоді», – розповідав Центнер.

Швігер устав і сказав невелику промову, яку зустріли «радісними оплесками». Потім була музика. «Так, у нас навіть був оркестр», – пояснив Центнер. Один із членів команди грав на скрипці, другий – на мандоліні, а третій – невисокий рибалка з величезною бородою, що аж палала рудим, – узяв із собою акордеон. Він був схожий на гнома, не вмів ані читати, ані писати, але, вочевидь, любляв представниць прекрасної статі, бо Швігер двічі отримував листи від жінок, у яких вони просили надати морякові відпустку, щоб одружитися. Досі не існувало ніяких ефективних засобів відстежити субмарину під водою зі звичайного судна, так що екіпаж не хвилювався щодо шуму на борту. Тріо «грало з душею» – особливо акордеоніст. «Його маленькі очі були напівзаплющені від задоволення, а губи, оточені бородою, складалися в дивну усмішку, схожу на півмісяць».

Пили та грали далеко за північ. Навколо них гойдалося холодне, чорне, безпросвітне море.

Під командуванням Швігера на борту U-20 завжди був принаймні один собака[153 – Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 4; Thomas, «Raiders», 90–91. Розповідають, що одного разу на борту субмарини навіть було верблюдення.]. Того разу було шість такс, чотири з них – ще цуценята. На субмарину вони потрапили в результаті атаки коло берегів Ірландії. Того разу, дотримуючись правил крейсера, Швігер догнав та зупинив португальське судно «Марія де Моленос». Почекавши, поки екіпаж покине судно, капітан наказав своїй гарматній команді потопити корабель. Це був його улюблений метод атаки. Крім того, так він економив торпеди, тому що беріг їх для кращих та більших цілей.

Гарматники працювали швидко й точно: вони послали серію снарядів у ватерлінію фрахтівника, і той скоро зник під водою – або, як сказав Центнер, «розпочав вертикальну навігацію».

Серед звичайних уламків на поверхні команда помітила корову, що плавала у хвилях, і ще щось. Бородатий акордеоніст побачив першим та закричав: «Ach Himmel, der kleine Hund!» [154 - «Господи! Маленький пес!» (Нім.)]

Він показував на ящик: з нього визирала крихітна голова та дві лапки. Чорна такса.

U-20 підійшла ближче й взяла собаку на борт. Її назвали Марія - на честь затонулого фрахтівника. На жаль, корову врятувати було неможливо.

На борту субмарини тоді вже був один пес - так що скоро Марія завагітніла й народила чотирьох цуценят. Піклуватися про собак став акордеоніст. Шестеро на борту одного човна - це, звичайно, забагато, тому трьох віддали на інші субмарини, але одне цуценя лишили собі. Центнер брав його спати у своє ліжко, коло торпеди. «Так що кожної ночі я спав із цуценям і торпедою», - сміявся він.

Той факт, що Швігер зумів [155 - Forstner, «Journal», 56-57; Neureuther and Bergen, «U-Boat Stories», 189; Thomas, «Raiders», 86.] створити таку людську атмосферу на борту, свідчить про його вправність у керівництві, адже умови на субмарині доволі суворі. Усередині було дуже тісно, особливо коли субмарина тільки-но виходила в патрулювання: їжа лежала всюди, де тільки можна, навіть у туалеті. Овочі та м'ясо зберігались у найпрохолодніших місцях, біля боеприпасів. Вода була нормована: якщо треба було поголитися, то використовували залишки ранкового чаю. Ніхто не мився. Свіжі продукти дуже швидко псувались. Екіпаж використовував будь-яку можливість добути їжу. Одна субмарина якось навіть відправила на один із шотландських островів загін для полювання, який повернувся з тушею кози. Екіпажі регулярно грабували кораблі, забираючи варення, яйця, бекон та фрукти. Одного разу атака на субмарину з британського літака принесла неочікувану винагороду: бомба, яку скинув літак, не влучила і впала в море. Після вибуху на поверхню сплив косяк риби, яку оглушило.

Екіпаж U-20 якось знайшов цілу бочку масла, але тоді в кухаря якраз уже не було нічого, що можна б було підсмажити. Швігер вирішив «піти по харчі». У перископ він побачив невелику флотилію рибальських човнів і віддав наказ спливати точно між ними. Рибалки були здивовані й налякані - вони були певні, що зараз човни потоплять їх. Але Швігер хотів тільки риби - і рибалки з полегшенням віддали їм стільки, скільки вони могли взяти.

Після цього капітан віддав наказ опускатися на дно, щоб спокійно пообідати. «У нас була свіжа риба [156 - Thomas, «Raiders», 86.], смажена в маслі, запечена в маслі, тушкована в маслі - будь-яка, яку ми могли з'їсти». Риба, а також її запах, на жаль, із часом ставали все гіршими, адже найбільшою вадою життя в субмарині було саме повітря. Спочатку з'являється фоновий сморід трьох дюжин немитих тіл у шкіряній одежі, що не пропускала повітря. Туалет на борту також був лише один. З туалету час від часу тягло запахом холерного шпиталю, бо змивати можна було тільки в надводному режимі або на невеликій глибині, щоб тиск води не заштовхував усе назад, усередину (таке траплялося з недосвідченими офіцерами та командою і мало назву «хрещення по-підводницьки»). Запах дизельного пального проникав у всі куточки човна, завдяки чому кожна чашка какао та кожен шматочок хліба мали присмак нафти. До цього всього домішувалися запахи кухні, які ще довго висіли в повітрі після готування їжі. Особливо

сильно відчувався близький побратим запаху чоловічого тіла – запах цибулі, смаженої на день раніше.

Усе це погіршувалось особливим явищем, притаманним субмаринам у зануреному положенні. На субмаринах була обмежена кількість кисню, який зберігався в циліндрах. Залежно від кількості людей на борту кисень час від часу впорскувався в повітря. Повітря, яким дихали, потрапляло в систему циркуляції, де сполуки калію очищали його від вуглекислоти, а потім знов поверталось в атмосферу субмарини. У вільний час команду заохочували спати, бо вві сні людина споживає менше кисню. У зануреному положенні атмосфера субмарини нагадувала атмосферу тропічних боліт: неприємно вологе та щільне повітря. Його утворювало тепло людських тіл та неохололених дизельних двигунів, а також електричних приладів – усе це нагрівало корпус. Оскільки вода за бортом ставала дедалі холоднішою, різниця температур усередині й зовні призводила до утворення конденсату, від якого намокав одяг та розводилися колонії цвілі. Члени екіпажу називали це явище «потом субмарини»[157 – Spiegel, «Adventures», 15.]. Крім того, через таку вологість із повітря осідало мастило, утворюючи на каві чи супі тоненьку масляну плівку. Чим довше човен перебував під водою, тим гірше ставало. Температура всередині могла піднятися до 38 °C. «Не можна уявити[158 – Koenig, «Voyage», 116.], яку атмосферу утворювала там така температура за умов субмарини, – писав один із командирів, Пол Кеніг. – Тим більше важко навіть збагнути, які пекельні температури підіймаються в сталевому корпусі».

Чоловіки ледь могли дотерпіти до того моменту, як субмарина підіймалася на поверхню й відчинявся люк рубки. «Перший ковток свіжого повітря[159 – Niemöller, «From U-Boat to Pulpit», 1.], відчинений люк, дизельні двигуни, що врешті прокидаються – після п'ятнадцяти годин на дні, – таке варто спробувати, – казав інший командир, Мартін Німьоллер. – Усе повертається до життя. Ніхто з команди навіть не думає про сон. Усі намагаються перехопити свіжого повітря та викурити цигарку під обвісом містка».

Крім того, весь цей дискомфорт доводилося терпіти на тлі постійної небезпеки. Усі добре усвідомлювали, що їм загрожує найстрашніше: повільна смерть від задухи в темній сталевій трубі на дні моря.

Під час одного з патрулювань субмарини ця перспектива стала доволі реальною.

Війна тільки-но почалась[160 – Центнер розповідає цю історію в «Raiders», Thomas, 87-89.]. У літературі про підводні човни безліч історій, які примушують дивуватися, як узагалі людина могла піти на службу в підводний флот Німеччини. Приклад: одна субмарина, U-18, спробувала атакувати основний британський флот на базі в Скапа-Флоу, коло північного узбережжя Шотландії. Її помітили з патрульного судна, траулера, та протаранили. Зіткненням пошкодило перископ субмарини та горизонтальне стерно (відповідає за сплиття й занурення). Капітан наказав негайно занурюватись, і субмарина спочатку каменем пішла на дно, а потім неконтрольовано спливла на поверхню. Субмарину знов протаранили – цього разу есмінцем. Підводний човен потонув, потім якимось чином знову сплив і почав дрейфувати, не слухаючись систем управління. Капітан вирішив здатись, і есмінець урятував

усіх членів команди, крім одного. На іншій субмарині під час тренувального занурення капітан в останню мить кинувся всередину з рубки та поспіхом зачинив люк, але той не зачинився. Субмарина почала занурюватися, вода ринула всередину. Субмарина опустилася на 90 футів. Деяким членам команди вода доходила вже до шиї. Один із моряків, уже майже під водою сам, здогадався використати апарат зі стиснутим повітрям і за його допомогою вичавити воду з субмарини. Підводний човен корком вилетів на поверхню. Команда ввімкнула насоси та швидко відкачала воду. «Раптом, – згадував старший матрос Карл Штольц, – усю субмарину заповнив зеленкуватий задушливий пар – хлор, що утворився через контакт води з батареями». Капітан наказав усім піднятися на палубу, крім механіка та стернового. У відкритий люк почало йти свіже повітря, і концентрація хлору зменшилася. Ситуація сталася через помилку капітана: після того як люк закрито, його треба закріпити на місці за допомогою колеса, яке керує системою замків. Капітан перед зануренням помилково повернув колесо в інший бік, і замки лишилися в такому положенні, яке заважає закрити люк. Штольц вважав, що від потоплення екіпаж відділяти секунди. Навіть непомітність підводних човнів – їхня головна перевага – може грати проти них. Двадцять першого січня субмарина того ж класу, що й корабель Швігера – U-20, – вийшла на патрулювання берегів Голландії. Екіпаж помітив іншу субмарину. Припускаючи, що це інша німецька субмарина, вони двічі спробували привернути їхню увагу, але відповіді не отримали. Капітан Бруно Гоппе вирішив, що в такому разі субмарина належить Британії, та віддав наказ атакувати. Субмарина затонула після вибуху першої ж торпеди, і капітан підійшов ближче, щоб урятувати живих. З екіпажу другої субмарини вижив лише один чоловік – від нього Гоппе й дізнався, що потоплена ним субмарина насправді була німецькою U-7 і командував нею його найкращий друг. «Вони були нерозлучними друзями вже багато років», – згадував капітан субмарини барон фон Шпігель; він знав їх обох. Ці та інші історії можна знайти в «German Submarine War», Gibson and Prendergast, 17–18, 20; Neureuther and Bergen, «U-Boat Stories», 154–57; Thomas, «Raiders», 171–172.], і командири підводних човнів та британські захисники працювали над розробкою нової тактики одне проти одного. Швігер роздивлявся море в перископ і помітив попереду два буї на значній відстані один від одного. Їхнє призначення було незрозумілим, як і сам факт їхнього перебування в тій місцевості.

Швігер не вбачав ніякої небезпеки. Він оголосив: «Два буї в полі зору. Зберігати глибину». Субмарина продовжила рухатися прямо на «глибині перископа» – 11 метрів під поверхнею води. За таких умов на поверхні залишається тільки перископ.

Раптом щось гучно вдарило субмарину ззовні, почувся скрип, наче щось залізне скреготіло по корпусу човна. «Звук був такий, ніби величезні ланцюги шкрябали по корпусу човна, наче їх тягло по його поверхні», – згадував Рудольф Центнер, який тоді стояв на варті на посту керування.

Члени екіпажу, які відповідали за горизонтальне стерно субмарини, зчинили тривогу – стерно не відповідало. Центнер перевірів прилади, що показували швидкість та глибину: субмарина сповільнила хід і почала тонути. Вона хиталась та кренилася з боку на бік.

Центнер спостерігав за глибиноміром і доповідав Швігерові про зміни. Субмарина опускалася все нижче. На глибині 100 футів човен зіткнувся з

дном. Тиск на такій глибині не становить небезпеки, але субмарина, здавалося, прикипіла до дна.

Центнер драбиною піднявся в рубку й подивився в одне з маленьких віконць із товстим склом – тільки так можна було оглянути океан навколо, коли човен перебував під водою. Побачене його вразило: сітка з ланцюга та кабелю. «Тоді ми зрозуміли, навіщо потрібні буї», – сказав він. Між буями висіла величезна сталева сітка – пастка для субмарин, у яку й потрапила U-20. Човен тепер лежав на дні, не просто обплутаний сіткою, а притиснутий до дна її вагою.

Потім почувся новий звук: крізь стінки корпусу долинав гул гвинтів. З досвіду вони вже знали, що такий особливий ритм видають гвинти есмінець – «високе гнівне дзижчання». Глибинних мін тоді ще не існувало[161 – Глибинні міни вперше використали в січні 1916-го, але спочатку вони не показали себе ефективною зброєю і ще рік не становили серйозної небезпеки для капітанів субмарин. Сонар – той самий прилад, що видає електронний писк у фільмах про підводні човни, – буде винайдено лише після закінчення Першої світової. Breemer, «Defeating the U-Boat», 34; Marder, «From the Dreadnaut», 350.], але присутність есмінець над головою не заспокоювала. Цих кораблів капітани підводних човнів боялися більше за все. Есмінець – диявольський корабель – міг розвивати швидкість у 35 вузлів (40 миль на годину) та робити смертоносні постріли з відстані в милю. Есмінець також міг знищити субмарину, протаранивши її: ніс корабля формою нагадував ніж, і на великій швидкості він міг просто розрізати субмарину навпіл.

Усередині ставало спекотно й тісно. Страх здійснювся в душах, як мул у воді. «Будьте певні, тоді ніхто не співав і не сміявся, – казав Центнер. – Усі думали про свій дім у Німеччині, який ми більше не побачимо».

Такі моменти були найважчими для командира. Швігер не мав права виказувати свій страх – хоча сам теж боявся. У такому тісному просторі можна діяти лише з упевненістю та спокоєм, інакше страх, що вже й так охопив усіх, тільки посилиться.

– Двигуни на реверс, – наказав Швігер.

Двигуни озвались, і човен напружився. Сталь заскреготіла об корпус. Звуки гвинтів стали чіткішими.

Центнер спостерігав за індикаторами та приладами на посту керування. «Ті прилади стали для нас усім світом. Я ще ніколи ні на що не дивився з такою надією».

Субмарина повільно почала рухатися назад. Страшений скрип іззовні не вшухав. А потім раптово субмарина звільнилася.

Швігер наказав спливати на крейсерську глибину – 22 метри (72 фути) – і давати повний хід. Усі відчули страшенне полегшення, аж доки не усвідомили, що звуки гвинтів нагорі не слабшають. Здавалося, есмінци чітко знають їхнє розташування. Швігер наказав іти зигзагом – брати почергово різко праворуч і ліворуч. Але есмінци продовжували переслідування.

Швігер ішов наосліп – перископ не можна було піднімати, бо так з есмінців відразу їх побачать і відкриють вогонь або спробують протаранити. Або те й інше. Швігер наказав стерновим на горизонтальному стерні тримати субмарину настільки глибоко, наскільки тільки дозволяють мапи для цих вод. Переслідування продовжувалося «година за годиною», хоча U-20 йшла «дивним диким курсом на максимальній швидкості».

Усе, на що можна було сподіватися, – ніч. Коли море над їхніми головами накрила темрява, звуки гвинтів почали стихати, аж доки не зникли зовсім. Швігер вивів човен на перископну глибину та швидко оглянув поверхню навкруги, щоб переконаватися, що загрози поруч немає. Це було фізично непросто[162 – Forstner, «Journal», 14–15.]: на виході з рубки перископ було щільно підігнано, щоб витримувати тиск води навіть на великій глибині, тому повертати його було дуже важко. Підгонка була не ідеальною, і масляниста вода постійно[163 – Neureuther and Bergen, «U-Boat Stories», 25.] капала Швігеру на кашкет і обличчя.

Переконавшись, що есмінці пішли, Швігер наказав спливати на поверхню.

Уже на поверхні вони розгадали останню загадку. Виплутуючись заднім ходом з-під сітки, субмарина зачепила трос, на якому тримався один з буйів. І потім цей буй тягся за субмариною, як поплавець, чітко вказуючи есмінцям зміни курсу, аж доки вони в темряві не перестали його бачити.

Швігеру пощастило. За декілька місяців Британія почала на сітки проти субмарин вішати капсули з вибухівкою.

У п'ятницю[164 – Швігер, військовий журнал.], 30 квітня, поки U-20 виходила з Гельголандської бухти, оператор зв'язку Швігера постійно відправляв повідомлення з місцем перебування субмарини – вочевидь, вони намагалися виявити максимальну відстань прийому та передачі сигналів. Останній обмін повідомленнями з «Анкою» відбувся на відстані у 235 морських миль.

О сьомій вечора субмарина була вже далеко в Північному морі, переходячи через Доггер-Банку (рибальські угіддя коло берегів Англії площею в 7 тисяч квадратних миль). Здійнявся вітер, море почало хвилюватися. Видимість сильно погіршилася.

Субмарина пройшла повз декілька рибальських човнів із голландськими прапорами – Швігер вирішив не чіпати їх. Поставивши підпис під своїм журналом, він офіційно завершив перший день їх виходу.

«Лузитанія»

Звіринець

Тієї п'ятниці Чарльз Лоріа[165 - Лоріа, позов.] вийшов із квартири своєї сестри та попрямував на П'яту авеню, 645, де він мав забрати останню частину своєї колекції, яку віз у Лондон. У будинку, куди він ішов, мешкав його клієнт на ім'я Вільям Філд, який, незважаючи на свою адресу, називав себе «фермером-джентльменом».

За декілька місяців до цього Лоріа продав Філду рідкісний примірник «Різдвяної пісні в прозі» Чарльза Діккенса, надрукований у грудні 1843-го. Цей примірник належав особисто Діккенсу, і саме його він подавав як доказ у судових процесах 1844 року проти «літературних піратів», які друкували його твір без дозволу. Усередині книги під обкладинкою спереду та ззаду, а також усюди на сторінках були нотатки Діккенса щодо судових процесів, зроблені його власною рукою. Ця книга була безцінна.

Лоріа мав намір позичити в нього цю книгу. Трохи раніше того року він листувався з лондонським адвокатом, який писав повідомлення про судову справу Діккенса щодо піратства. Він просив Лоріа взяти книгу з собою у свою наступну подорож до Лондона, щоб він міг скопіювати нотатки, які були на сторінках книги. Новий власник примірника, Філд, «доволі неохоче погодився» - лише після того, як Лоріа запевнив його в повній безпеці книги.

Лоріа зустрівся з Філдом у нього вдома, і той передав книгу - красивий примірник із тканинною палітуркою в «повній левантській коробці», тобто в спеціальному ящику, обтягнутому козиною шкірою (таку використовували для марокканських палітурок). Лоріа поклав пакунок у свій портфель і повернувся у квартиру сестри.

У п'ятницю вранці на причалі[166 - Лист, Albert E. Laslett to Principal Officer, Liverpool District, 8 червня 1915 р., документи Міністерства транспорту, МТ 9/1326, Національний архів Великої Британії. Факт того, що такі тренування дійсно відбувалися, задокументовано в різних паперах Адміралтейства, що зберігаються в Національному архіві Великої Британії. Наприклад, див. «„Лузитанія” - американський процес», документи Адміралтейства, ADM 1/8451/56, Національний архів Великої Британії.] № 54 Тьорнер віддав наказ починати тренування з евакуації. На борту було сорок вісім шлюпок двох різних видів. Двадцять дві були традиційними шлюпками класу А - відкриті човни висіли над палубою на краноподібних стійках (шлюпбалках) з блоками й талями. Найменша з таких шлюпок уміщала 51 людину, найбільша - 69. У разі небезпеки шлюпки вивішували за борт та опускали на рівень палуби, щоб пасажери могли сісти. Потім два члени екіпажу опускали шлюпки разом[167 - Відповіді позивачів на допитах свідків, які проводила компанія Hunt, Hill & Betts, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк.] із людьми на воду. Вони за допомогою мотузок (талів) на кормі та носі шлюпки обережно опускали її так, щоб вона торкнулася води горизонтально. Завантажену шлюпку треба було опускати десь із висоти шести поверхів, а враховуючи її загальну вагу близько десяти тонн, цей процес вимагав чіткої координації, особливо в умовах шторму. Навіть у найкращих умовах це була божевільна операція.

Інші двадцять шість шлюпок були складаного типу. На вигляд вони нагадували пласкі версії звичайних шлюпок та вміщували від 43 до 54 пасажирів. Борти в них були брезентові – їх треба було підняти й закріпити, щоб шлюпка могла пливти. Розробка цих шлюпок була компромісом: після катастрофи «Титаніка» всім океанським лайнерам поставили умову мати достатньо шлюпок, щоб умістити всіх, хто є на борту. Річ у тому, що у випадку такого великого корабля, як «Лузитанія», на борту просто не було достатньо місця, щоб розмістити потрібну кількість шлюпок класу А. Складані шлюпки ж можна було скласти одну на одну, а потім спускати на тих самих шлюпбалках, що й звичайні. У теорії ці шлюпки також залишаться на поверхні води після того, як корабель затоне. Проектувальники, однак, не подумали, що буде, якщо така шлюпка опиниться на воді раніше, ніж борти буде піднято, адже натовп пасажирів у паніці може заважати приведенню шлюпки в робочий режим. Усі шлюпки разом уміщували 2605 людей – більше ніж достатньо для всіх пасажирів та команди.

Для тренування всю команду[168 – Свідчення, Ендрю Чалмерз, 18 квітня 1918 р., клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 20.] зібрали на палубі за шлюпками. Звичайні шлюпки вивісили над водою. З правого борту човни висіли над причалом, з лівого – десять шлюпок спустили на воду. Деякі з них відвеслували від корабля. Після цього всі шлюпки підняли на палубу та повернули у вихідне положення.

Уранці під час свідчень[169 – Свідчення, Вільям Томас Тьорнер, 30 квітня 1915 р., клопотання компанії Oceanic Steam Navigation щодо обмеження відповідальності власника «Титаніка», Національний архів США, Нью-Йорк.] щодо «Титаніка» Тьорнер розповів, що він переконаний: досвідчена й кваліфікована команда за спокійної погоди може спустити шлюпку за 3 хвилини. Але Тьорнер також знав, що зібрати таку команду майже неможливо. Через війну виник брак робочої сили в усіх галузях, і мореплавство постраждало особливо відчутно: ВМС Британії призвали на службу тисячі здорових моряків. Крім того, команду було важко збирати[170 – «Лайнер „Кунард“», 939.] ще й через те, що за домовленістю між «Кунард» та Адміралтейством усі офіцери й щонайменше три чверті команди мають бути підданими Британії.

Низька кваліфікація екіпажів британських комерційних суден за часів війни була настільки очевидною, що на це звернув увагу навіть командир субмарини Форстнер – той самий, який потопив «Фалабу»: «...команда зазвичай дуже невміло[171 – Walker, «Four Thousand Lives Lost», 169.] спускала шлюпки». Помітили це й пасажирі. Джеймс Бейкер, продавець східних килимів, за рік до того подорожував у Нью-Йорк на борту «Лузитанії» – той рейс був якраз першим для капітана Тьорнера після повернення. Бейкер провів значну частину першого свого дня[172 – Документи Бейкера.] на борту, спостерігаючи за роботою команди, і дійшов такого висновку: «Дехто з них, думаю, ніколи раніше не виходив у море». Також його вразило те, що команда була вдягнена неоднomanітно: «За винятком чотирьох чи п'яти... усі були вдягнені в найрізноманітніші костюми, підтверджуючи моє перше враження, що, крім декількох постійних членів, команда складалася з таких моряків, що зазвичай ходять на вантажних суднах. Для такого корабля ганьба мати таку команду».

Тьорнер визнавав проблему. Його команда за часів війни не мала тієї атмосфери стійкості та вміння, до якої він звик раніше. «Моряки старої школи[173 – New York Times, 21 листопада 1915 р.], які вміли в'язати вузли, брати рифи, зрощувати, правити судно, зникли разом з вітрильними кораблями», – казав Тьорнер. Щодо вміння команди працювати зі шлюпками, то «вони достатньо кваліфіковані[174 – Свідчення, Вільям Томас Тьорнер, 15 червня 1915 р., «Слідство», 7.] – потрібна лише практика. Якщо практики буде недостатньо, у них не буде належного досвіду».

Проте для цього рейсу Тьорнер примудрився знайти досить багато не просто досвідчених моряків, а людей, які ходили в море так, як і він сам, – на великих кораблях із прямими вітрилами. Одним з таких моряків був 80-річний Леслі «Герті» Мортон – він ось-ось мав отримати свідоцтво (або «диплом») другого помічника. Згідно з його офіційними документами моряка, він мав 180 сантиметрів на зріст, світле волосся та блакитні очі. Також у нього було два татуювання[175 – Ці подробиці зазначено в «Типовому договорі учня» Мортонна – угоді, яка зобов'язувала Мортонна протягом чотирьох років підкорятися наказам капітана та його команди, а також «зберігати його та їх секрети». Крім того, в угоді зазначено, що учень не може «відвідувати таверни чи паби... та грати в неприпустимі ігри». Найголовніше – кожен учень зобов'язується «не залишати судно. без дозволу». У свою чергу учні отримували щорічну зарплату: у перший рік 5 фунтів і до 10 та більше фунтів в останній. Учням також надавали житло, їжу, «ліки, медичну та хірургічну допомогу». На прання одягу виділялося окремо 10 шилінгів. «Типовий договір учня», документи Мортонна, DX/2313, Мерсісайд; «Постійне свідоцтво про звільнення», документи Мортонна, DX/2313, Мерсісайд.]: схрещені прапори та обличчя на лівій руці, метелик – на правій. Такі подробиці мали велике значення на випадок, якщо він загубиться в морі, а за якийсь час знайдуть його тіло. Він та його брат Кліфф найнялися на судно з прямими вітрилами – «Наяду» – молодшими матросами за офіційним договором, який зобов'язував їх працювати на власника судна протягом чотирьох років. Угода Кліффа ще не скінчилась, а Леслі закінчив працювати за тим контрактом 29 березня 1915 року.

Вітрильні судна й тоді широко використовувались у комерції, навіть незважаючи на те, що плавання такого корабля завжди було повільним та важким. Брати опинились у Нью-Йорку після переходу, який Леслі Мортон описав як «особливо жорстокий»: вони йшли з Ліверпуля шістьдесят три дні без корисного вантажу, тобто порожні. Але далі було тільки гірше: у Нью-Йорку вони мали взяти вантаж гасу в контейнерах по п'ять галонів, перевезти його до Австралії, потім у Сіднеї завантажитися зерном та повернутися з ним у Ліверпуль. Ця подорож мала тривати близько року.

Брати вирішили покинути судно, незважаючи на зобов'язання Кліффа відпрацювати термін контракту. Вони обидва хотіли повернутися додому та взяти участь у війні: вони, як і більшість людей, були впевнені, що вона скоро закінчиться. «Тоді ми все ще сприймали війну[176 – Morton, «Long Wake», 97.] у світлі війн вікторіанської епохи та попередніх часів», – писав Мортон. Він та його брат не усвідомлювали, що «природа та методи війни назавжди змінились у серпні 1914-го, і у майбутньому війна не оmine нікого, не оmine й простих громадян: чоловіків, жінок та дітей».

Вони планували повернутися до Англії пасажирами, тому відправили додому телеграму з проханням вислати їм грошей на квитки в другий клас. Їхній

батько організував грошовий переказ разом із відповіддю. «Лузитанія» була найближчим рейсом із Нью-Йорка додому, і вони купили два квитки. Про цей лайнер було стільки розповідей, що вони вирішили піти на причал і на власні очі подивитися на нього: «Яке видовище ми побачили[177 – Там само, 98.]! – згадував Мортон. – Вона здавалася величезною, наче скеля. У корабля було аж чотири труби, а довжина – просто неймовірна. Ми знали, як швидко він міг рухатись, і були просто в захваті від нашої майбутньої подорожі».

Брати стояли на причалі та роздивлялися корабель, аж раптом усвідомили, що з не меншою увагою один з офіцерів корабля роздивляється їх. Ним виявився старший помічник капітана Джон Престон Пайпер – він зішов по трапу на причал і запитав: «На що дивитесь, хлопці[178 – Там само, 99.]?»

Вони пояснили, що купили квитки на наступний рейс та хотіли побачити корабель.

Він якусь мить на них дивився, а потім поцікавився: «А з якого судна ви зішли?»

Мортон, приховуючи правду, сказав, що в них тільки-но закінчилися контракти і вони ідуть назад у Ліверпуль, щоб отримати дипломи.

«Я так і думав, що ви моряки», – пояснив Пайпер та запитав, навіщо вони платять за квитки, якщо можна було б найнятися на це судно на рейс. «Лузитанія» тоді якраз недорахувалася десятих палубних матросів, які, вочевидь, втекли, щоб уникнути призову в британську армію. «Мені б стали в пригоді двоє таких хлопців, як ви», – запропонував Пайпер.

«Думаю, ми могли б ще декого порадити, сер. З нашого судна ще кілька людей звільнилися», – зауважив Мортон.

Пайпер сказав братам приходити на причал у п'ятницю вранці «разом з усіма, кого зможете привести».

Хлопці раділи: тепер вони зможуть здати квитки й витратити батькові гроші на щось інше. «Ми розтринькали все до останнього пенні», а вечір четверга провели «в дуже розкішному сумнівному товаристві», – згадував Мортон.

Загалом вісім членів команди збиралися з «Наяди» «перестрибнути» на «Лузитанію». На жаль, історія мовчить щодо того, що про це думав капітан «Наяди». Капітан Тьорнер не мав особливих сумнівів щодо того, чи брати їх, і, вочевидь, не ставив забагато питань. Йому були потрібні всі люди, яких він міг знайти.

З війною постали й інші проблеми. Тьорнер готував корабель до відплиття в атмосфері страху та підозр. Кожне комерційне судно перед виходом з Нью-Йоркської затоки мало пройти огляд: треба було пересвідчитися, що весь вантаж на борту відповідає зазначеному в документації, а також що на борту немає зброї, адже це було б порушенням законів Америки про нейтралітет. До Тьорнера завітали представники «Відділу нейтралітету», який очолював голова митниці Дадлі Філд Мелоун. До повноважень його відділу належав

обшук усіх кораблів. Казали, що Мелоун був настільки схожий[179 – Bailey and Ryan, «Lusitania Disaster», 108.] на Вінстона Черчилля, що через багато років навіть зіграв його у фільмі «Місія в Москву». Відділ швидко зробив огляд судна, і Мелоун виписав капітанові Тьорнеру сертифікат на вантаж, який дозволяв вихід у море. Проте пізніше Мелоун визнав, що «фізично неможливо» перевірити кожен одиницю вантажу.

Відділ Мелоуна виписав на «Лузитанію» попередню декларацію – один аркуш, на якому був перелік із тридцяти п'яти вантажів, які не становили небезпеки. На той момент ці вантажі були лише незначною частиною всього, що було на борту корабля, – більш повний список вантажів мав бути складений пізніше, уже після відплиття судна. Таким чином митники намагалися якомога довше приховувати інформацію про вантаж від німців, адже шпигуни та саботажники[180 – У деяких британських посадовців навіть були сумніви щодо лояльності деяких співробітників нью-йоркського відділення «Кунард», яким керував Чарльз П. Самнер, відповідальний за всі справи компанії в Америці. Навіть один із капітанів «Кунард», Доу, не довіряв Самнерові, бо той «має близькі стосунки з німцями» – так зазначено в телеграмі, яку відправив генеральний консул Британії в Нью-Йорку сер Кортні Беннетт. Сер Кортні теж був переконаний, що офіс компанії перебуває під впливом Німеччини – доказ цього він вбачав у тому, що прізвища багатьох співробітників були німецькими: Феке, Фальк, Буйсвіц, Райхгольд, Бравер, Брайтенбах, Мюллер. Земляк сера Кортні, колишній дипломат сер Артур Герберт, поділяв його думку. Їхні постійні перевірки робити й без того важкі для Самнера часи ще важчими. Він був досвідченим керівником і примудрявся організовувати відплиття кораблів «Кунард» за розкладом. Голова «Кунард» Альфред А. Бут абсолютно йому довіряв – навіть вважав своїм другом. Сер Артур був переконаний, що в нью-йоркському офісі «Кунард» відбувається щось лихе, тому звернувся до приватного детектива, про що Самнера не попередив. Детективу не вистачило майстерності – він поводився так, що співробітники «Кунард» почали підозрювати, що він шпигун. Самнер згадував: «Цей чоловік викликав у мене настільки сильні підозри, що я звернувся до портового детектива та попросив його стежити за детективом сера Артура Герберта». Самнер надіслав серу Артуру звіт про дивну поведінку детектива – на випадок, якщо це його зацікавить. «Він замість того, щоб подякувати, страшенно розлютився та сказав, що його ще ніколи в житті так не ображали». Сер Артур навіть звинуватив Самнера в шпигунстві за ним – причому його це так сильно зачепило, що Самнер почав підозрювати, що в того є якісь таємниці. «Це дійсно викликало в мене певні підозри, і я вирішив, що зможу щось дізнатися, спостерігаючи за його діями», – згадував Самнер. «Говорячи конфіденційно, – писав Самнер, – я гадаю, можна сказати, що сер Артур Герберт дещо „дивний“». Із Самнером був згоден щонайменше ще один суперник, сер Кортні Беннетт. Одного разу сер Артур завітав у гості до сера Кортні. Почалася сварка, як писав Самнер, і сер Кортні сказав гостеві «йти додому та повчити свою матір жити». Самнер писав: «Хоча ситуація й вийшла дещо непристойна... це був єдиний дивний випадок за участі цих двох, про який я будь-коли чув». Телеграма, C. Bennett to Alfred Booth, 30 листопада 1914 р., D42/C1/1/66, частина 2 з 4, архів «Кунард»; «Заробітня плата співробітників відділу в Нью-Йорку», D42/C1/1/66, частина 3 з 4, архів «Кунард»; лист, Charles P. Samner to D. Mearns, 29 грудня 1914 р., D42/C1/2/44, архів «Кунард»; лист, Charles P. Samner to Alfred A. Booth, 4 серпня 1915 р., D42/C1/1/66, частина 3 з 4, архів «Кунард»; телеграма, Richard Webb to Cecil Spring-Rice, 11 травня 1915 р., «Різноманітні документи „Лузитанії“», документи Адміралтейства,

ADM137/1058, Національний архів Великої Британії.] під керівництвом німецького посольства активно діяли на причалах Нью-Йорка.

«Лузитанія» особливо цікавила шпигунів, і вони вже давно стежили за судном. У звіті німецького морського аташе від 27 квітня 1915 року, за чотири дні до відплиття, зазначалося: «Екіпаж „Лузитанії”[181 – Телеграма, 27 квітня 1915 р., скринька 2, колекція Бейлі/Райан.] перебуває в пригніченому настрої та сподівається, що цей рейс через Атлантику стане останнім рейсом за умов війни». У ньому також йшлося про те, що команда була неповною: «Обслуговувати машини на належному рівні буде важко. Моряки надто бояться підводних човнів».

Існувала реальна небезпека, що німецькі саботажники можуть пошкодити «Лузитанію». У «Кунард» дуже серйозно до цього ставилися – навіть відправляли в рейси поліцейського детектива з Ліверпуля, Вільяма Джона Пірпойнта, щоб він спостерігав за ситуацією на борту. Капітан Тьорнер зазвичай називав його «інспектором».

Протягом дня та ночі на борт «Лузитанії» прибувала команда в різному стані алкогольного сп'яніння. Леслі Мортон із братом, а також інші втікачі з «Наяди» піднімалися трапом, страждаючи від наслідків попередньої ночі в місті. Якщо Мортон сподівався на розкішне розташування на борту «Лузитанії», то його надії не справдилися. Йому виділили койку внизу, на третій палубі, у приміщенні, яке нагадувало «спальню в робітничому домі». Втішало тільки те, що його ліжко було коло ілюмінатора.

Молодшого члена екіпажу – коридорного (або молодшого стюарда) на ім'я Френсіс Барроуз, п'ятнадцяти з половиною років – охорона зупинила коло виходу та попередила: «Цього разу ти не проберешся назад[182 – Інтерв'ю з Френсісом Барроузом, «Лузитанія», Центр письмових архівів Bi-Bi-Ci.], синку. Тебе точно впіймають».

Барроуз засміявся та попрямував далі до своєї койки.

Того вечора декілька коридорних, отримавши наказ не залишати корабель у жодному разі, вирішили влаштувати для себе розвагу, щоб якось розвіяти нудьгу. Хлопці – серед них Роберт Джеймс Кларк – пройшли в невеликий відсік для багажу, який на морському жаргоні називали лазаретом, а там почали «робити дещо, чого ми робити не мали[183 – Інтерв'ю з Робертом Джеймсом Кларком, «Лузитанія», Центр письмових архівів Bi-Bi-Ci.]», – згадував Кларк.

Кларк та його спільники знайшли електричні дроти, зняли з них ізоляцію та протягли по підлозі. Потім хлопці лягли й почали чекати.

На борту було багато пацюків, і вони спричиняли проблеми. Рівно за рік до того[184 – Записка, 7 травня 1914 р., D42/PR13/3/14-17, архів «Кунард».] в одній з кімнат загального користування сталась невелика пожежа через те, що пацюки згризли ізоляцію з електричних дротів у стіні і два дроти торкнулись один одного.

Хлопчаки в захваті чекали. Скоро з'явилися пацюки та попрямували своїм звичним шляхом через кімнату, не підозрюючи про дроти на підлозі. «Звісно ж, їх убило струмом, – розповів Кларк. – Отак ми й розважалися. То був вечір п'ятниці». Цікаво, що пізніше Кларк стане преподобним Кларком.

Ще тієї ночі талісман судна кіт Дові, названий на честь попередника капітана Тьорнера, втік з корабля та зник. Може, через професійну образу, а може, через якесь інстинктивне передчуття.

Капітан Тьорнер також сходив на сушу того вечора. Він ходив на Бродвей[185 – Preston, «Lusitania», 110; Ramsay, «Lusitania», 51; New York Times, 30 березня 1915 р.], у театр «Гарріс» на 42-й вулиці. Там у виставі «Обман» його племінниця, перспективна актриса Мерседес Десмор, грала головну роль. Після вистави Тьорнер також задовольнив свою жагу до німецьких страв, завітавши в L?chow's[186 – Preston, «Lusitania», 110.] на Східній 14-й вулиці, 110, – звідти до доків «Кунард» було рукою подати. Вечеряв він у залі Нібелунгів під акомпанемент оркестру з восьми інструментів, який грав віденські вальси.

Того вечора у квартирі[187 – Лорія, позов.] своєї сестри Чарльз Лорія показував книгу Діккенса та малюнки Теккерея сестрі та її чоловікові, а також розповідав, навіщо везе малюнки в Англію.

Він придбав книги у 1914-му в дочки Теккерея Леді Річі та його онуки Естер Річі в Лондоні. Заплатив він тоді вигідну ціну в 4500 доларів, адже знав, що в Америці зможе їх продати в п'ять чи шість разів дорожче. Але, щоб отримати найвищу ціну, він має подати малюнки в більш привабливій формі. Саме тому всі малюнки об'єднали у два альбоми, розмістивши по одному малюнку на кожній сторінці. Зараз же він планував помістити деякі малюнки в окремі рамки, а деякі об'єднати по три та чотири в серію й зробити книги з повними левантськими палітурками. Головне, для чого він їх віз до Англії, – ще раз показати малюнки Леді Річі. Він також планував попросити її зробити до кожного малюнка примітки. Так справжність малюнків буде підтверджено ще раз, і вони стануть іще цікавішими для покупців.

Він не відчував ніякої провини через те, що так мало заплатив Леді Річі за малюнки. Саме так працює бізнес, особливо якщо продавець хоче зберегти інкогніто, як у випадку з обома дамами. Вони наполягали, щоб факт продажу малюнків залишався у таємниці якомога довше, а також заборонили йому продавати їх у Британії. Лорія міг запропонувати малюнки тільки американським покупцям, і навіть у такому випадку без зайвого галасу та реклами. Леді Річі й досі страждала від непередбачуваних наслідків попереднього продажу малюнків через лондонського перекупника, який рекламував їх у неприйнятний для родини спосіб, що призвело до неприємної уваги з боку суспільства та коментарів.

Сестра разом із чоловіком роздивлялися малюнки «у захваті та з великою цікавістю», згадував Лорія. Чоловікові особливо сподобався малюнок під назвою «Карикатура на Теккерея власною особою на дивані у старому клубі „Гаррік“», а також серія з шести ескізів з «неграми та їхніми дітьми» на

веранді невеличного будинку. Останні Теккерей намалював під час поїздки на південь Америки у 1850-х роках.

Після огляду Лорія заховав книгу та малюнки у свою велику валізу та замкнув її.

Десь у місті пасажирка[188 - Див. сайт Lusitania Resource, www.RMSLusitania.info, де викладено базу даних про корабель та пасажирів зі зручним пошуком.] на ім'я Альта Пайпер, що часто плавала цим рейсом, проводила неспокійну ніч у готелі. Вона була дочкою Леонори Пайпер, відомого медіума, яку в усьому світі знали як Місис Пайпер. Вона була єдиним медіумом, якого Вільям Джеймс, один із перших гарвардських психологів та - іноді - дослідник парапсихологічних явищ, вважав справжнім.

В Альти, здавалося, проявився талант матері, адже, як вона розповідала пізніше, протягом усієї ночі в п'ятницю голос у її голові казав: «Якщо ти зайдеш у свою какту, уже ніколи звідти не вийдеш».

Кімната 40

Таємниця

За відплиттям субмарини Вальтера Швігера пильно стежили - здалеку.

У Лондоні, за два квартали[189 - Розповідь про те, як виглядала та працювала Кімната 40, засновано на документах, що зберігаються в архіві Черчилля, Колледж Черчилля, Кембридж, а також у Національному архіві в К'ю серед документів Адміралтейства. Більше про Кімнату 40 можна почитати у Beesly, «Room 40»; Gannon, «Inside Room 40»; Adm. William James, «Code Breakers»; and Ramsay, «„Blinker“ Hall».] від Темзи, поряд із плацом Кінної гвардії, була п'ятиповерхова будівля з фасадом, викладеним світлим каменем та цеглою кольору віскі. В Адміралтействі всі знали цю будівлю як «Олд Білдинг», або О. Б. для зручності. І набагато менше людей знало про секретну роботу, що йшла в одному з коридорів цієї будівлі, у декількох кабінетах, розташованих коло Кімнати 40. Тут була Таємниця, або Святее Святих, функції якої були відомі тільки її обслузі та дев'ятьом керівникам, серед яких були Перший Лорд Черчилль та адмірал Джекі Фішер, який у квітні 1915-го повернувся в Адміралтейство як Перший Морський Лорд, права рука Черчилля. Фішеру було 72 роки, і він був на три десятки років старший за свого керівника.

Щодня вахтові офіцери в Кімнаті 40 отримували сотні закодованих та зашифрованих німецьких повідомлень, які перехоплювали за допомогою величезної кількості станцій бездротового зв'язку, встановлених на узбережжі Британії, і надсилали до «Олд Білдинг» телеграфом. Німеччина була змушена майже в усьому покладатися на бездротовий зв'язок після того, як Британія на початку війни втілила свій план, розроблений у 1912-му, -

перерізала підводні німецькі дроти. Перехоплені повідомлення надходили в підвал будівлі Адміралтейства, а потім звідти їх передавали в Кімнату 40.

Завдання Кімнати 40 полягало в тому, щоб перекласти повідомлення на королівську англійську. Це стало можливим завдяки кільком майже дивовижним подіям, що сталися наприкінці 1914-го. Результатом їх стало те, що у володіння Адміралтейства потрапили три шифрувальні книги, якими Німеччина користувалась у морському та дипломатичному спілкуванні. Безперечно, найбільш важливою і таємною[190 – Не можу передати вам, який я був щасливий, коли під час одного з моїх візитів до Національного архіву Великої Британії мені дозволили попрацювати з оригіналом шифрувальної книги. Мені принесли її, наче подарунок, – у паперовій обгортці зі стрічкою, у великому ящику. Торкатися її, відкривати, гортати сторінки – дуже обережно – у такі моменти минуле на мить оживає, фізично оживає. Саме ця книга була на борту німецького есмінця, який на початку Першої світової затопили росіяни. «Signalbuch der Kaiserlichen Marine», Берлін, 1913, документи Адміралтейства, ADM 137/4156, Національний архів Великої Британії; також див. Beesly, «Room 40», 4-5, 22-23; Halpern, «Naval History», 36; Adm. William James, «Code Breakers», 29; Grant, «U-Boat Intelligence», 10.] була морська шифрувальна книга SKM – скорочено від «Signalbuch der Kaiserlichen Marine» – «Книга сигналів кайзерського флоту». У серпні 1914-го німецький есмінець «Магдебург» потрапив на міліну та був оточений російськими кораблями. Не зовсім зрозуміло, що відбувалося далі, але розповідають, що росіяни знайшли копію шифрувальної книги в руках мертвого німецького зв'язківця, тіло якого винесли на берег після атаки. Якщо це правда, то, вочевидь, книга й стала причиною його смерті, адже вона була важка й велика: 15 дюймів завдовжки, 12 завширшки і 6 завтовшки (38x30x15 см). У ній містилося 34 304 трилітерні комбінації, які використовувалися для кодування повідомлень. Літери MUD, наприклад, означали Нантакет. Ліверпуль приховувався під літерами FCJ. Насправді, росіяни знайшли аж три примірники[191 – Різні джерела повідомляють різні дані щодо примірників шифрувальної книги, див. Churchill, «World Crisis», 255; Halpern, «Naval History», 36-37; Tuchman, «Zimmermann Telegram», 14-15.] шифрувальної книги – мабуть, не всі вони були поруч із тим тілом – і в жовтні 1914-го віддали один з них в Адміралтейство.

Шифрувальні книги були безцінним здобутком, але тільки за їхньою допомогою не можна було розшифрувати зміст повідомлення. Німецькі автори використовували книги для того, щоб приховати вихідний простий текст повідомлень, але потім вони ще закодовували їх. Тільки ті, у кого був «ключ» до коду, могли дізнатися про зміст повідомлення. І все ж, маючи шифрувальні книги, розшифровувати текст було значно простіше.

Адміралтейство прийняло рішення заснувати Кімнату 40 для того, щоб ефективно використовувати знайдений скарб. У рукописній директиві Черчилля зазначається головна місія відділу – «проникнути в розум німців» або, як казав один із головних офіцерів групи, «вичавити сік». Від самого початку Черчилль та Фішер вирішили зберігати цю структуру в таємниці – про її існування знали тільки вони та ще декілька офіцерів Адміралтейства.

Не менша таємниця – хоча і не навмисне – оточувала керівника цієї групи. Згідно з документами, головою був адмірал Генрі Френсіс Олівер, начальник штабу Адміралтейства. Він був настільки мовчазною та потайною людиною, що

здавався зовсім німим, тому схильність британців на флоті давати всім прізвиська подарувала йому друге ім'я – Німий (англ. Dummy) Олівер.

У самій групі Кімнати 40 щоденною роботою завідував, хоч і неофіційно, командир Герберт Хоуп. Він був прийнятий службу в 1914-му – його знання морської справи могли стати в нагоді під час розшифровування повідомлень. Фактично такі знання були вкрай необхідні, адже більшість групи складали не морські офіцери, а цивільні люди з хорошими знаннями математики, німецької мови або будь-якими іншими знаннями, які вони використовували в процесі розгадування шифрів та кодів. У реєстрі навіть опинилися піаніст, знавець меблів, пастор із північної Ірландії, багатий лондонський фінансист, колишній гравець шотландської олімпійської хокейної команди та франтуватий детектив на ім'я Л. Сомерс Кокс (він, згідно з думкою одного з перших членів групи Вільяма Ф. Кларка, «особливо відзначився своїми короткими гамашами»[192 – Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка.]). Жінки у відділі – «прекрасні дами за сорок» – виконували канцелярську роботу. Серед них була леді Гамбро, дружина видатного фінансиста, – вона, як згадує Кларк, вражала решту членів групи на щорічних загальних вечерях своєю звичкою палити величезну сигару. Кларк розповідав: «Це була найкраща робота[193 – Там само.], і в ті часи ми були найщасливішою командою з найкращим із можливих керівників – Хоупом». Хоуп був стриманий і схильний до усамітнення, та керівником він був дуже вправним, за спогадами Кларка, «усі ми дуже до нього прив'язалися».

Авторитет Хоупа поширювався й за межі Кімнати 40, що викликало шире невдоволення Німого Олівера. Останній маніякально контролював[194 – Halpern, «Naval History», 37; Beesly, «Room 40», 310–11.] те, хто бачить розшифровки та що роблять з отриманою інформацією. Коли Перший Морський Лорд Фішер уперше завітав у Кімнату 40, щоб перевірити роботу групи, він наказав Хоупу особисто двічі на день приносити йому розшифровки.

Хоуп також надавав перехоплені повідомлення іншому посадовцю, який з усіх, хто мав доступ до Таємниці, мабуть, найкраще міг оцінити важливість цієї інформації, – капітанові Вільяму Реджинальду Холлу, голові морської розвідки. Саме Холл порекомендував кандидатуру командира Хоупа, який тоді ще був членом його підрозділу в розвідці, на переведення в Кімнату 40. Незважаючи на те що капітан Холл був начальником морської розвідки, він не контролював роботу Кімнати 40, бо на початку 1915-го його підрозділ розвідки та Кімната 40 були окремими структурами. Проте саме його ім'я пов'язують із досягненнями Кімнати 40 – частіше, ніж будь-яке інше.

Холл, сорока чотирьох років, був колишнім капітаном військового корабля. Керівником морської розвідки він став у листопаді 1914-го – колись цю посаду обіймав і його батько. Чоловіком він був невисоким, жвавим, з безліччю прикметних рис та кутів на обличчі. Особливо визначним був його гострий ніс, який робив його схожим на дятла в капітанському картузі. Це враження тільки посилювалось через нервовий тик, який постійно змушував його швидко блимати, – так він отримав своє морське прізвисько Блінкер[195 – Англ. to blink – блимати.]. Одним із його найбільш пристрасних прихильників був американський посол Пейдж, який у листі до президента Вільсона, наче закоханий, розсипав вихвалання: «Я ще ніколи не зустрічав такої людини[196 – Adm. William James, «Code Breakers», xvii. Навіть до початку війни, ще в ролі капітана корабля «Корнволл», Холл показав себе як розвідника. У 1909 році його корабель разом з іншими британськими суднами

з церемоніальним візитом зайшов у Кіль, Німеччина, базу німецького флоту. Адміралтейство звернулося до Холла з проханням зібрати вкрай цінну інформацію про конструкцію стапелів у порту, які закривали від небажаних глядачів патрульні судна. У Холла з'явилась ідея. Герцог Вестмінстерський саме приїхав на регату зі своїм швидкісним човном «Урсула» – щоб похизуватися. Німецьким морякам човен дуже сподобався, і вони вітали його щоразу як бачили. Холл попросив позичити човен на декілька годин, і наступного дня двоє його людей піднялися на борт «Урсули», одягнені як цивільні механіки. Потім «Урсула» продемонструвала свою швидкість і пролетіла через гавань у море та назад. З ревом ковзнувши по ланцюгах патрульних кораблів, човен викликав овації екіпажу, але раптом двигуни «Урсули» відмовили, просто навпроти німецьких стапелів. Поки екіпаж яхти намагався завести двигуни, люди Холла сфотографували всю верф. Один із патрульних кораблів мусив відбуксувати яхту на стоянку. «Німці були раді bliчже її розгледіти, – писав Холл, – але я був ще більш радий, бо одному з „механіків“ вдалося зробити дуже якісні фотографії стапелів, і ми добули всю потрібну інформацію». «The Nature of Intelligence Work», Hall 3/1, документи Холла.], як він, – писав Пейдж. – Від нього можна чекати чого завгодно. Говорячи з людиною, Холл може дивитися прямо крізь неї та бачити всі найменші порухи душі. Які в нього очі! Господи!»

Холл отримував насолоду від мистецтва грати у війну. Про нього казали, що він абсолютно безжальний, хоч і в деякому позитивному сенсі. Його секретарка, Рут Скрін – після заміжжя вона взяла прізвище чоловіка й стала місіс Хотблек, – згадувала, як один знайомий схарактеризував Холла як наполовину Макіавеллі, наполовину школяра. Макіавеллі в ньому[197 – Adm. William James, «Code Breakers», 202.] «міг бути жорстоким», але «хлопчик завжди був поруч, і його любов до небезпечної гри, у яку він – та й усі ми – грав, виривалась назовні, і веселощі та ризик сповнювали його заразливим захватом». Він «надзвичайно швидко складав своє враження про людину», згадувала вона. Обмірковуючи якусь нову ризиковану справу, Холл тер руки одна об одну, «посміхаючись, як маленький підступний французький абат».

Гра була надзвичайно важлива, і в цій грі Кімната 40 надавала Британії безцінну військову перевагу, адже війна була ще далека від завершення, навіть навпаки, через Німеччину ширилась на весь світ. Вої спалахували в Росії, Австрії, Сербії, Туреччині та Азії. У Південнокитайському морі німецька торпеда потопила японський крейсер, забравши життя 271 людини. У Тихому океані, поблизу узбережжя Чилі, німецькі військові кораблі потопили два британські крейсери – загинуло 1600 осіб. Це завдало серйозного удару британській гордості та піднесеному настрою, адже то була перша поразка Британії на морі[198 – Gilbert, «First World War», 102.] з 1812 року – тоді британські військово-морські сили програли «зеленим» військово-морським силам США на озері Ері. На Новий, 1915 рік німецька субмарина потопила британський лінійний корабель «Formidable», з яким загинуло 547 осіб. Британським військовим кораблям[199 – Gibson and Prendergast, «German Submarine War», 19; Gilbert, «First World War», 124.], які були поряд, заборонили рятувати вцілілих згідно з правилами, прийнятим після катастрофи «Aboukir».

Війна ставала дедалі похмурішою та породжувала нові тактики вбивства. Німецькі військові кораблі обстріляли англійські прибережні міста –

Скарборо, Вітбі та Гартпул. Під снарядами постраждало більш ніж п'ять сотень людей, близько сотні загинуло. Майже всі з них були мирними громадянами. Серед загиблих у Скарборо були два 9-річні хлопчики та 14-місячна дитина.

Дев'ятнадцятого січня 1915 року Німеччина здійснила перший у світі авіаналіт проти Британії двома величезними цепелінами, творіннями Фердинанда фон Цеппеліна, які перелетіли через Ла-Манш, – або «цепами», як їх швидко прозвали люди. Наліт не завдав значних руйнувань, але вбив чотирьох цивільних. За першим був наступний – 31 січня: дев'ять повітряних кораблів дійшли аж до Ліверпуля, кидаючи страшні тіні на ландшафти, описані в романі Джейн Остін «Гордість і упередження».

А потім настало 22 квітня[200 – Clark, «Donkeys», 74; Gilbert, «First World War», 144–45; Keegan, «First World War», 198–99.] 1915 року. На землі під Іпром наближався вечір, але сонце ще яскраво світило. З заходу дув легенький бриз. Траншеї Союзників у цьому секторі, або «виступі», займали канадські та французькі війська, серед яких була й алжирська дивізія. Розташовані навпроти німецькі війська почали наступ, котрому, як завжди, передував артилерійський обстріл. Уже сам обстріл був достатньо страшним, та французи й канадці вже знали, що він слугував лише вступом до прямої атаки піхоти через нейтральну зону. Але о п'ятій годині вечора поле битви раптово змінилося: з боку німецьких траншей піднялася сіро-зелена хмара та попливла через понівечену землю полів. Це німецькі солдати вздовж чотиримильного відрізка фронту відкрили клапани шести тисяч резервуарів, у яких зберігалася 160 тонн хлору. Це було перше в історії застосування смертоносного газу на полі бою. Коли хмара досягла траншей Союзників, страшенна дія газу проявилася негайно. Сотні солдатів померли на місці, тисячі тікали з траншей, охоплені панікою, – більшість із них отруйний вплив газу вбив пізніше. Втеча солдатів утворила семикілометрову діру в лінії фронту Союзників, але вплив газу був настільки масштабним, що здивував навіть творців цього плану. Німецькі солдати в протигасах ішли за хмарою, але, замість того щоб прорватися крізь утворену діру та здобути остаточну перемогу, вони викопали нові окопи й закріпилися. Німецькі командири мали намір лише провести пробну атаку з газом, і в них не було достатньо підкріплення, щоб скористатися дірою в лінії фронту супротивника. Дві тисячі канадських солдатів задихнулися від рідини, яка наповнила легені. Один генерал писав: «Я бачив декілька сотень нещасних[201 – Clark, «Donkeys», 74.] хлопців, які лежали під відкритим небом на підвір'ї церкви – їх поклали там, щоб вони могли надихатися. Вони повільно потопали в рідині, яка сповнювала їхні легені. Найстрашніше видовище. А лікарі були зовсім безпорадні».

Усі ці катаклізми розгорталися на суходолі, а Кімната 40 була, вочевидь, найбільш корисною Британії в битві за контроль над морями. Тут зазнала змін стратегія Британії: головна її частина й надалі зосереджувалася на знищенні німецького флоту в битві, але тепер Адміралтейство надавало особливого значення припиненню постачання військового спорядження Німеччині та боротьбі з дедалі більшою загрозою британському комерційному флоту у вигляді субмарин. Адміралтейство також не полишав страх[202 – Frothingham, «Naval History», 66, 75.] того, що Німеччина може розпочати повномасштабне вторгнення в Британію. За таких обставин очевидно, що будь-яке попередження про дії німців на морі вкрай важливе.

І Кімната 40 майже відразу почала постачати потрібні розвіддані. З листопада 1914-го і до самого кінця війни «жодне важливе пересування[203 - Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка.] німецького флоту не проходило без завчасного попередження Адміралтейства», за словами Вільяма Кларка. Отримана інформація завжди була детальною – аж до подробиць пересування окремих кораблів та субмарин. Але знання таких подробиць, у свою чергу, викликало нові вагання: якщо британський флот протидіятиме кожному такому пересуванню німців, то вони можуть здогадатися, що їхні коди розгадано. У таємному внутрішньому меморандумі адмірал Олівер зазначив, що «ризик поставити під загрозу[204 - Меморандум, Генрі Френсіс Олівер, CLKE 1, документи Кларка.] наявні коди буде виправданий, тільки якщо результат буде того вартий».

Але що означає це «вартий»? Деякі з робітників Кімнати 40 стверджували, що більшість корисної інформації так і залишалася невикористаною через те, що в Адміралтействі – а мається на увазі Німій Олівер – панував нав'язливий страх викрити Таємницю. Протягом перших двох років війни навіть командир Британського флоту сер Джон Желліко не мав безпосереднього доступу до розшифрованих повідомлень Кімнати 40, хоч і був начебто єдиним офіцером на флоті, хто міг би реально скористатися отриманими даними. Насправді Желліко офіційно не ознайомили з таємницею Кімнати 40, хоч і регулярно надавали деякі з отриманих даних. Так було аж до листопада 1916-го, поки Адміралтейство не вирішило надати йому щоденний звіт, щоб не уразити його почуття. Усі надані папери він мав спалювати після прочитання.

Суворий контроль над перехопленнями вів начальник штабу Олівер, що дратувало командира Кімнати 40 Хоупа.

«Якби ми отримали наказ[205 - Історія Кімнати 40, «Розповідь капітана Хоупа», CLKE 3, документи Кларка.] від штабу, – писав Хоуп, – ми могли б надати цінну інформацію про пересування субмарин, про мінні поля, тралення мін і таке інше. Але штаб просто схибився на секретності. Вони розуміли, що в них на руках козир, і докладали всіх можливих зусиль, щоб отримана інформація залишалась у таємниці, а козир – у рукаві, аж поки не буде дійсно важливої нагоди. Наприклад, поки німецький флот у повному складі не вийде на бій. Тобто штаб був переконаний, що інформацію слід використовувати для захисту, а не атаки», – командир Хоуп підкреслив це.

Робота була виснажливою. Щодня до підвалу будівлі надходили сотні перехоплених повідомлень, де їх складали в гантелеподібні банки. Звідти ті банки по вакуумних трубках із приємним звуком засмоктування летіли нагору. Досягаючи Кімнати 40, вони падали на металеву тацю з гуркотом, який «лякав необізнаних відвідувачів»[206 - Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка.], як казав один із дешифрувальників. Особливо неприємним звук вхідних повідомлень був для тих, хто ніс нічну варту, – вони спали почергово в спальні, відділеній стіною від двох великих кабінетів. Вартових турбували ще й миші: гризуни кишма кишили в спальні та вночі просто-таки розгулювали по обличчях.

«Трубарі» виймали повідомлення з банок та передавали їх дешифрувальникам. Трубарями працювали офіцери, які отримали занадто важкі поранення, щоб воювати. Серед них були одноногий чоловік на прізвисько Хаггард та одноокий

британський офіцер Едвард Моліно, який пізніше став відомим паризьким дизайнером одягу.

Найважчою частиною роботи було записати повний текст повідомлення в щоденний журнал. Черчилль наполягав, щоб кожне перехоплене повідомлення було записане – незалежно від того, наскільки рутинним був його зміст. Повідомлень ставало дедалі більше, і це завдання просто «виїдало душу», як казав один із членів команди. Журнал став «об'єктом загальної ненависті»[207 – Там само.]. Але Черчилль читав його уважно. Наприклад, у березні 1915-го він поруч із однією розшифровкою Хоупа наспіх написав: «Уважно стежите за цим»[208 – Beesly, «Room 40», 92.]

З часом члени групи зрозуміли, що навіть найменша зміна в характері рутинних повідомлень може свідчити про важливі дії німецького флоту. Командир Хоуп писав: «Будь-які повідомлення, які відрізнялися[209 – Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка.] від повсякденних, треба було уважно розглянути. Таким чином ми створювали систему прикмет та знаків». Британські оператори бездротового зв'язку, які прослуховували німецькі повідомлення, навчилися тільки за одним звуком передач визначати, чи надходять вони з субмарини. Операторам зв'язку на підводних човнах треба було декілька секунд, щоб налаштувати систему, тому кожна передача починалася з такого собі електричного «покашлювання», п'яти сигналів Морзе: тире – тире – крапка – тире – тире. «Остання нота[210 – Записка, Герберт Хоуп до голови оперативного підрозділу, 18 квітня 1915 р., «Записки капітана Хоупа оперативному підрозділу», документи Адміралтейства, ADM 137/4689, Національний архів Великої Британії.] була високою, – писав командир Хоуп, – і надходила з деяким виттям чи скигленням».

Завдяки здобутим картам у Кімнаті 40 також знали, що німці поділили моря навколо Англії на сітку, щоб краще скеровувати кораблі та субмарини. Північне море розбили на шестимильні пронумеровані квадрати. «Будь-яке німецьке судно, перебуваючи[211 – Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка.] в морі, постійно передавало свою позицію, повідомляючи номер квадрата». Ці дані в Кімнаті 40 записували в таблицю, як розповідав Хоуп, і за її допомогою потім складали маршрути, якими ходили німецькі кораблі та субмарини. Деякі квадрати були завжди порожні: «Ми могли припустити тільки одне: у пустих зонах були міни».

З часом завдяки перехопленням Кімнати 40 та інформації, яку вдалося здобути під час допитів полонених моряків-підводників, члени команди та капітан Блінкер Холл ніби познайомилися з реальними людьми[212 – Звіти з допитів полонених моряків підводних човнів розповідають про життя на субмарині краще, ніж будь-яка книга чи мемуари. Документи Адміралтейства, ADM 137/4126, Національний архів Великої Британії. Див. допити команд U-48, U-103, UC-65, U-64 та UB-109; також див. Grant, «U-Boat Intelligence», 21.], які командували німецькими підводними човнами. Деякі – як капітан-лейтенант Веддиген, який потопив крейсери «Aboukir», «Cressy» та «Hogue», – були відважними й вимагали від своєї команди максимальних зусиль. Такого капітана називали *Draufganger* – сміливий капітан. Іншого командира, Клауса Рюкера, називали «задиракою та боягузом». Вальтера Швігера, навпаки, у декількох звітах розвідки характеризували як добродушну людину, до якої прихильні команда та колеги, – «усіма шанований і приемний офіцер».

Деякі капітани підводних човнів були холоднокрівними вбивцями, як друг Швігера Макс Валентінер. Один британський слідчий казав, що «серед усіх морських офіцерів Німеччини він мав найбільш розвинену статуру, а також був одним із найбільш жорстоких командирів субмарин». Інший капітан, Роберт Морат, рятував людей «за будь-якої нагоди». Коли його човен затопили, він разом із чотирма членами екіпажу потрапив у полон, і від нього та інших допитувачі дізналися, що життя командира субмарини важко назвати дискомфортом. Морат прокидався щодня о десятій ранку та виходив на палубу «для короткої прогулянки». Обідав він на самоті, а потім читав у своїй каюті – «на борту завжди був запас хороших книжок». О четвертій вечора подавали чай, а о сьомій – вечерю, «після якої він залишався в кают-компанії, щоб поговорити, пограти в ігри або послухати платівки». Об одинадцятій він лягав спати. Капітан «мав звичку випивати перед сном келих вина».

Кімната 40 та підрозділ Холла також багато дізналися про подробиці звичаїв підводної служби. Наприклад, про те, що командири субмарин рахували не кількість потоплених кораблів, а їхній тоннаж, бо нагороди призначалися саме за тоннажем. Про те, що на німецькому флоті теж була традиція давати прізвиська: одного дуже високого командира називали Seestiefel, тобто морський чобіт; іншого через неприємний запах – Hein Schniefelig, тобто смердюча людина; третій був «дуже інфантильний та добрий», і його називали Das Kind – дитина.

В усіх командирів субмарин була одна спільна риса: вони надзвичайно багато говорили по бездротовому зв'язку – на радість Кімнати 40 та Блінкера Холла. Системи зв'язку працювали без упину[213 – Beesly, «Room 40», 30.]. Протягом війни Кімната 40 отримала двадцять тисяч перехоплених повідомлень із субмарин. Завдяки цій «шаленій балакучості»[214 – Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка; Beesly, «Room 40», 30.], як Кларк із Кімнати 40 це називав, їм вдавалося пильно стежити за переміщеннями субмарин, сумлінно записуючи всю інформацію в книгу, яку вів командир Хоуп.

У січні 1915 року Кімната 40 уперше зафіксувала субмарину, яка зайшла аж в Ірландське море – море між Англією та Ірландією. Вдалося навіть визначити, куди саме мала піти субмарина згідно з наказом – у квадрат поблизу Ліверпуля. Важливість розвідданих була очевидною, й Адміралтейство вирішило негайно діяти. Домашній флот отримав попередження від «надійного джерела» – так пояснювалася природа інформації. Есмінці вирушили в зону патрулювання субмарини з півночі та півдня. У той час два великі лайнери компанії «Кунард» – «Аузонія» і «Трансильванія» – прямували в Ліверпуль із вантажем жерл для бортових гармат, виготовлених компанією Bethlehem Steel. «Трансильванія» – тоді під командуванням капітана Тьорнера – також перевозила пасажирів, серед яких було 49 американців. Адміралтейство наказало обом кораблям негайно змінити курс і якомога швидше йти у Квінстаун, що на південному узбережжі Ірландії. Там вони мали чекати на есмінці, які супроводжуватимуть їх до Ліверпуля. Безпечно прибувши до місця призначення, Тьорнер висловив своє полегшення: «Того разу я їх надурив»[215 – New York Times, 8 травня 1915 р.].

Кімната 40 довго спостерігала[216 – «Щоденник капітана Хоупа», документи Адміралтейства, ADM 137/4169, Національний архів Великої Британії.] за субмариною капітан-лейтенанта Вальтера Швігера та вела постійний запис її патрулювань: час відплиття, маршрут, призначення, яке завдання має

виконати на місці. На початку березня 1915 року командир Хоуп спостерігав за виходом Швігера в Ірландське море, який збігся з тривожним повідомленням німецького морського передавача в Норддайсі, на північному узбережжі Німеччини над Голландією. Повідомлення призначалося всім німецьким військовим кораблям та субмаринам[217 - Архів телеграм, 3 березня 1915 р., Центр морської розвідки, Норддайх, документи Адміралтейства, ADM137/4177, Національний архів Великої Британії.], і в ньому йшлося про «Лузитанію»: корабель прямує в Ліверпуль та має прибути 4 або 5 березня. Сенса цього повідомлення був очевидним: німецькі військово-морські сили вважають «Лузитанію» чесною здобиччю.

Адміралтейство схвилювалося настільки, що відправило два есмінці назустріч кораблю – вони мали супроводити «Лузитанію» в порт. Один з есмінців відправив незакодоване повідомлення тодішньому капітану лайнера Деніелу Доу з проханням повідомити своє розташування, щоб зустрітися. Доу відмовився виказувати дані, тому що боявся, що повідомлення відправила субмарина. Зустріч лайнера з есминцями так і не відбулась, але Доу успішно дістався Ліверпуля й самотійно. Невдовзі після цього він подав у відставку, і його місце зайняв капітан Тьорнер.

Ішла весна 1915 року. Дешифрувальники Кімнати 40 удосконалювали свої вміння, радіючи – але й дивуючись – із того, що Німеччина досі не оновила шифрувальні книги. Таємниця залишалася в секреті й продовжувала приносити плоди у вигляді викриття маршрутів німецьких субмарин.

Наближався кінець квітня, і капітан Тьорнер готував «Лузитанію» до відплиття, призначеного на 1 травня. У цей час Кімната 40 отримала дані про новий сплеск активності субмарин. З перехоплених повідомлень ставало зрозуміло, що у п'ятницю, 30 квітня, чотири субмарини вийшли[218 - Перехоплені телеграми, 28 і 29 квітня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM137/3956, Національний архів Великої Британії. Якщо ви вирішите переглянути ці документи, то з радістю побачите, що тут зберігаються справжні рукописні розшифрування.] з бази. У відповідь на це командир військового штабу Німій Олівер відправив термінове надзвичайно таємне повідомлення Джелліко в Скапа-Флоу: «Чотири субмарини вчора вийшли з Гельголанду». Далі зазначалися їхні можливі пункти призначення. «Ми припускаємо, що вони йдуть зі швидкістю у 12? вузлів. До яких би дій Ви не вдалися, не розголошуйте джерело інформації». За декілька годин Кімната 40 отримала інформацію про вихід ще декількох субмарин – цього разу з бази в Емдені, на німецькому узбережжі Північного моря. Однією з субмарин командував Швігер. Беручи до уваги, що зазвичай Німеччина випускала в Північне море або Атлантику по дві субмарини водночас, ситуація була надзвичайна.

Дешифрувальникам Кімнати 40 було легко відстежувати U-20 у перший день патрулювання: зв'язківець Швігера передавав своє положення чотирнадцять разів протягом доби.

Довго думати над причиною нового небезпечного виступу німецьких субмарин не доводилося. Це була відповідь військово-морських сил Німеччини на хитрість, яку вигадав особисто Блінкер Холл. Він застосовував принцип, який називав головним у своїй справі, – «принцип спантеличення та омани

ворога»[219 - «принцип спантеличення та оман ворога» - «Інформація для ворога», Холл 3/4, документи Холла. Холлу подобалася непередбачуваність роботи в розвідці, подобалося знати справжні події, що стоять за новинами, - а їх нерідко приховували. Наприклад, у Кімнаті 40 знали про справжню долю німецької субмарини U-28, яка атакувала корабель з вантажівками на палубі. Один зі снарядів, випущених палубною гарматою субмарини, підірвав вантаж вибухових речовин - і раптом «повітря сповнили вантажівки, що розліталися за найнепередбачуванішими траєкторіями», як писав Холл. За офіційною версією, субмарина затонула через вибух, але Холл і всі в Кімнаті 40 знали правду: одна з вантажівок упала на бак підводного човна, проломила корпус і негайно затопила його. «Насправді вийшло так, що вантажівка потопила U-28» Якими б дивними не були такі історії, писав Холл, усе одно «я іноді починаю думати, що найдивнішим з усього є сам підрозділ розвідки, бо нічого подібного ніколи не існувало». «Природа роботи в розвідці», Холл 3/1, документи Холла.]

«Лузитанія»

Кавалькада пасажирів

У суботу, 1 травня, спека вщухла. Ранок видався холодним, небо висіло олов'яним щитом. Завдяки прохолоді пасажирам, що прибували на причал компанії «Кунард» № 54, було легше переносити свої речі - теплі пальта можна було просто вдягти на себе, а не нести на руках разом з іншими речами, палицями, парасолями, валізами, пакунками, книгами та дітьми.

Усе це з'являлося на тротуарі коло терміналу з довгої черги чорних таксі, що виїжджали з Одинадцятої авеню та зупинялися коло бордюрного каменя. Великі валізи перевозилися на підлозі авто біля водія - їх витягали назовні кремезні чоловіки в розстебнутих жакетах та хуліганських картузах.

Це знімав кінематограф[220 - Плівку під назвою «„Лузитанія“, останнє відправлення з Нью-Йорка під час Першої світової війни» можна переглянути в мережі на сайті CriticalPast.com (www.criticalpast.com/video/65675040085_SS-Lusitania_passengers-arrive-at-the-dock_passengers-aboard-SSLusitania_author-Elbert-Hubert). Агент Бюро розслідувань департаменту юстиції (тоді ще не Федеральне бюро розслідувань) двічі подивився цю плівку під час приватного перегляду у філадельфійському театрі. Агента Френка Гарбаріно вразили подробиці плівки, і він вирішив, що тут є все необхідне для того, щоб підтвердити справжність плівки. «Буде дуже просто ідентифікувати людей на борту пароплава - знайомі негайно їх упізнають, - писав він. - Крім того, нам вдалося розгледіти номерні знаки таксомоторів, які привезли на причал пасажирів, а також обличчя людей, які виходили з автівок. Номерні знаки були: 21011, 21017, 25225. Дуже просто буде встановити, які таксомоторні компанії володіють машинами, та зробити запит щодо імен людей, яких відвозили на причал „Кунард“ того ранку». Лист, Bruce Bielaski to Attorney General, 27 червня 1915 р., колекція Бейлі/Райан.], встановлений коло входу в термінал. Пасажири проходили просто повз нього: чоловіки в циліндрах, фетрових капелюхах та картузах; жінки у великих капелюхах,

вкритих пришитими квітами; маленькі діти, закутані так, наче пливуть в Арктику, – на одному в'язана шапочка була натягнута аж на вуха. Іноді якесь обличчя з'являлося особливо близько, на ньому звичний для подорожніх вираз суворості й зосередженості – людина намагається заплатити таксистові, утримати палицю та рукавиці (порожні пальці рукавиць висять, наче коров'яче вим'я), а також простежити за валізою та скринєю, які зникають у терміналі «Кунард».

Коло дальшого кінця будівлі терміналу над причалом височіла чорна стіна сталі та заклепок. Корабель здавався настільки непіддатливим для руйнування, наскільки можна уявити, навіть для епохи, коли цінувалися величезні розміри та нові винаходи.

Спалахнули топки в котельнях – кочегари почали нагнітати пару для відплиття; пасма сірого диму вилітали з труб та зникали в ранковому серпанку.

Як завжди, були відомі пасажери, поява яких зчиняла переполох серед тисяч доброзичливців, родичів та глядачів, які зібралися вздовж набережної, щоб подивитися на відплиття корабля. «Кунард» звела трибуни, щоб віддати належне цьому звичаю, – і вони завжди були повні. З трибун було видно не тільки корабель, а й частину нижнього Мангеттену, причали та кораблі, пришвартовані вздовж обох боків Гудзонської затоки. На північ був причал компанії White Star, де майже рівно три роки тому швартувався «Титанік». Увага глядачів до «Лузитанії» та її пасажирів була більшою, ніж зазвичай, а все через німецьке попередження, яке зранку надрукували в міських газетах.

Кінець ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию (https://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=24154360&lfm=362673004) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.

notes

Примітки

1

Див. New York Times, 1 травня 1915 р. Стаття про попередження розміщена на с. 3, а реклама – на с. 19.

2

Liverpool Weekly Mercury, 15 травня 1915 р.

3

Preston, «Lusitania», 172.

4

Bailey and Ryan, «Lusitania Disaster», 82.

5

Там само, 65; Beesly, «Room 40», 93; Ramsay, «Lusitania», 50, 51.

6

Свідчення, Томас М. Тейлор, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 913.

7

«Загальний аналіз пасажирів та членів команди», «Лузитанія»: Записи про пасажирів та екіпаж, SAS/29/6/18, Мерсісайд.

8

New York Times, 2 травня 1915 р.

9

Cunard Daily Bulletin, 19 липня 1907 р., Мерсісайд.

10

Там само.

11

Там само.

12

«Лузитанія», D42/ S9/5/1, архів «Кунард».

13

Назву цієї пісні часто пишуть та промовляють неправильно, наче декларацію. Насправді ж назва мала бути радше закликком, щось на зразок «Уперед, Британіє!»

14

Лист, C. R. Minnitt to Mrs. E. M. Poole, 9 липня 1907 р., DX/2284, Мерсісайд.

15

Протокол Ради директорів «Кунард», 10 липня 1912 р., D42/B4/38, архів «Кунард»; Фокс, «Transatlantic», 404.

16

Лист, W. Dranfield to W. T. Turner, 20 січня 1911 р., D42/C1/2/44, архів «Кунард»; лист, W. T. Turner to Alfred A. Booth, 6 лютого 1911 р., D42/C1/2/44, архів «Кунард».

17

Bisset, «Commodore», 32.

18

У компанії дозволений вид сірників називали «сірниками-люциферками», хоча насправді ця назва початково означала вкрай небезпечний вид сірників, один з перших – вони різко спалахували та викидали іскри.

19

«Лайнер „Кунард“ „Лузитанія“», 941.

20

Як не дивно, це питання залишалося приводом для суперечок ще багато років. Невпевненість посилювали свідчення щонайменше одного водолаза, який стверджував, що бачив серед уламків дуло палубної гармати. Проте жоден пасажир ніколи не говорив, що на борту були гармати, а на плівці з відплиттям корабля чітко видно, що на борту гармат немає. Крім того, митниця Нью-Йорка теж не знайшла на борту жодного озброєння.

21

Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 42.

22

Hobart Mercury, 8 березня 1864 р.

23

Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 42.

24

Лист, George Ball to Adolf Hoehling, 22 липня 1955 р., документи Хелінга.

25

Лист, Mabel Every to Adolf Hoehling, 4 травня 1955 р., документи Хелінга.

26

Preston, «Lusitania», 108; також див. «William Thomas Turner», Lusitania Online, <http://www.lusitania.net/turner.htm>.

27

«Особиста справа капітана, 15 жовтня 1904 р.», протокол, Виконавчий комітет «Кунард», 20 жовтня 1904 р., D42/B4/22, Мерсісайд.

28

Лист, George Ball to Adolf Hoehling, 22 липня 1955 р., документи Хелінга.

29

Preston, «Lusitania», 108.

30

Лист, R. Barnes (dictated to K. Simpson) to Mary Hoehling, 14 липня 1955 р., документи Хелінга.

31

Albert Bestie to Adolf Hoehling, 10 червня 1955 р., документи Хелінга.

32

Лист, Thomas Mahoney to Adolf Hoehling, 14 травня 1955 р., документи Хелінга.

33

New York Times, 16 січня 1910 р.

34

Цей посібник представляли в Нью-Йорку під час судової справи з обмеження відповідальності.

Пароплавна компанія «Кунард», «Правила для працівників компанії» («Rules to Be Observed in the Company's Service»), Ліверпуль, березень 1913 р., Admiralty Case Files: Limited Liability Claims for the Lusitania, скринька 1, Національний архів США у Нью-Йорку.

35

Larson, «Thunderstruck», 376.

36

Пароплавна компанія «Кунард», «Правила», 54.

37

Там само, 43.

38

New York Times, 23 та 24 травня 1908 р.

39

Протокол, вересень 1910 [число нерозбірл.], D42/B4/32, архів «Кунард».

Були й інші скарги. Протягом кількох подорожей у вересні 1914-го «вкрай зверхні» пасажери третього класу скаржилися, що їм не видали простирадл, як на кораблях інших, менш розкішних компаній – зі слів стюарда третього класу. Він писав: «Вони ніяк не розуміли, чому на таких пароплавах, як „Лузитанія“ та „Мавританія“, не видають простирадл, а квитки коштують дорожче». У компанії детально вивчили це питання та з'ясували, що дві тисячі простирадл і тисяча ковдр коштуватимуть компанії 358 фунтів за один перехід. Записки, Генеральний директор – керівникові відділу постачання, 30 вересня 1914 р., 2 жовтня 1914 р., D42/PR13/3/24-28, архів «Кунард»

40

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 21.

41

Особиста справа капітана: Вільям Томас Тьорнер, D42/GM/V6/1, архів «Кунард».

42

Preston, «Lusitania», 110; Ramsay, «Lusitania», 49.

43

Schachtman, «Edith and Woodrow», 41; G. Smith, «When the Cheering Stopped», 11; New York Times 12 серпня 1914 р.

44

Перша дружина президента США Вудро Вільсона. (Тут і далі прим. пер.)

45

У 1913-му день інавгурації призначили в березні.

46

Schachtman, «Edith and Woodrow», 72.

47

Там само, 48. Володарем Гарлакенден-хаузу був американський письменник на ім'я Вінстон Черчилль, чиї книги в ті часи були популярні – настільки, що вони з Вільсоном листувалися. Президент запропонував йому всі свої листи підписувати з ініціалом його другого імені С – Спенсер. Його повне ім'я було Вінстон Леонард Спенсер-Черчилль.

48

Berg, «Wilson», 341-342.

49

New York Times, 27 червня 1914 р.

50

Keegan, «First World War», 53-54, 55, 57, 58; Thomson, «Twelve Days», 89.

51

Thomson, «Twelve Days», 186. Коли Шеклтон у газеті прочитав, що в Британії скоро буде мобілізація, він шляхетно запропонував скасувати свою експедицію та допомогти країні своїми силами й кораблем. Черчилль відправив телеграму з відповіддю: «Продовжуйте».

52

Там само, 64, 65, 67, 97.

53

Keegan, «First World War», 10, 12, 15.

54

New York Times, 27 червня 1914 р.

55

Devlin, «Too Proud to Fight», 220; Keegan, «First World War», 17, 18, 19, 38, 42-43.

56

Thomson, «Twelve Days», 23. 53 Ще в 1912 році. - Tuchman, «Zimmermann Telegram», 11.

57

Keegan, «FirstWorld War», 29, 30, 32-33.

58

Berg, «Wilson», 334.

59

«Ми маємо бути неупередженими.» - Там само, 337, 774. Нейтралітет Америки ображав Британію. Двадцятого грудня 1914 року Перший Морський Лорд Джекі Фішер писав: «Настане час, і Сполучені Штати пожалкують. про свій нейтралітет. Ми все одно переможемо. Питання тільки в тому, чи ДУЖЕ мені шкода?» (Marder, «Fear God», 3:99). У тому ж листі Фішер послався на загальновідомий у Британії вірш Вільяма Вотсона під назвою «Америці щодо Англії». Вотсон питає:

...Тигр зі свого лігва
Стрибає на горло твоїй матері,
і чи можеш ти тепер
Стояти осторонь?

60

Brooks, «UnitedStates», 237-238.

61

Keegan, «First World War», 82-83; Link, «Wilson: Struggle» 51; New York Times, 4 жовтня 1914 р.

62

Link, «Wilson: Struggle», 51.

63

Keegan, «First World War», 135-36.

64

Там само, 176.

65

Berg, «Wilson», 337.

66

Link, «Wilson: Struggle», 50.

67

Там само, 52.

68

Berg, «Wilson», 339–40; Devlin, «Too Proud to Fight», 227; Schachtman, «Edith and Woodrow», 52.

69

Berg, «Wilson», 352.

70

Doerries, «Imperial Challenge», 94. Пізніше Вільсон написав Хаузові: «Таке використання прапорів грає на руку Німеччині з її екстремальним планом топити комерційні кораблі» (290). І дійсно, коли про епізод із прапором на Лузитанії стало відомо в Німеччині, це надзвичайно обурило населення та пресу, згідно з розповідями посла США в Німеччині Джеймса Вотсона Джерарда. «Кампанія ненависті до Америки тут досягла серйозних масштабів», – телеграфував він секретареві Брайану 10 лютого 1915 р. «Людей дуже збурили новини про те, що „Лузитанія“ за наказом британського Адміралтейства підняла американський прапор в Ірландській протоці і ввійшла так у Ліверпуль». Телеграма, Gerard to Bryan, 10 лютого 1915 р., «Міжнародні відносини».

71

Військова хитрість (фр.).

72

Перший вихід німецької субмарини тільки посилив початковий скептицизм щодо користі від субмарин. Шостого серпня 1914 року Німеччина отримала повідомлення про вихід англійських бойових кораблів у Північне море і вислала субмарини, щоб їх потопити. Підводні човни вийшли з бази Німеччини на Північному морі з наказом іти до північного узбережжя Шотландії – так далеко німецькі субмарини ще ніколи не ходили. В одній з субмарин виникли проблеми з дизельним двигуном, і їй довелося повернутися на базу. Дві інші флот втратив: одна натрапила на британський крейсер «Бірінгем», який протаранив судно, забравши життя всього екіпажу, а доля другої залишається невідомою. Усі інші субмарини повернулися на базу пізніше, нічого не затопивши. «Не надто обнадійливо», – писав один з офіцерів. Thomas, «Raiders», 16; також див. Halpern, «NavalHistory», 29; Scheer, «Germany's High Sea Fleet», 34–35.

73

Churchill, «World Crisis», 723.

74

Див. Doyle, «Danger!», увесь текст.

75

New York Times, 16 листопада 1917 р.

76

Меморандум, січень 1914 р., документи Джелліко.

77

Churchill, «World Crisis», 409. На думку британців, затоплення цивільного корабля було жакликим звірством. «Жакливо затопити корабель без

попередження, – писав Черчилль, – не переконавшись у безпеці екіпажу, покинути команду там у відкритих шлюпках або ж у воді тонути у хвилях. В очах усіх моряків це просто звірячий учинок, до якого ніколи навмисне не вдавався ніхто, крім піратів» (672).

78

Там само, 144, 145.

79

Breemer, «Defeating the U-Boat», 12; Frothingham, «Naval History», 57; Scheer, «Germany's High Sea Fleet», 25, 88. Термін «приблизний паритет» у військово-морській справі – Kräfteausgleich. Breemer, «Defeating the U-Boat», 12.

80

Churchill, «World Crisis», 146; Scheer, «Germany's High Sea Fleet», 11.

Ця патова ситуація не задовольняла жодну зі сторін. Обидва флоти сподівалися якось проявити себе у війні, і відсутність чітких масштабних дій виснажувала. Німецьким морякам доводилося терпіти знущання солдатів, які жартували: «Не турбуйся, фатерлянде, твій флот спокійно спить у безпеці в порту». Що ж до Британії, то за Адміралтейством стояла довга історія морських перемог, і їй треба було гідно продовжувати. Як сказав один із верховних офіцерів, «Нельсон би перевернувся в могилі». Желліко дуже хвилювало те, як захисну стратегію сприйматимуть його морські колеги, колишні і теперішні. У листі до Адміралтейства від 30 жовтня 1914 р. він писав, що боїться того, що вони можуть назвати таку стратегію «огидною»: «Я гадаю, що така тактика, якщо її не зрозуміють, може спровокувати ненависть до мене». Проте він усе одно планував дотримуватися цієї стратегії «незалежно від критики та думки непоінформованих». Koerver, «German Submarine Warfare», XXVIII, XV; див. лист Желліко у «NavalHistory», Frothingham, 317.

81

Документи Гука.

82

Breemer, «Defeating the U-Boat», 17; Churchill, «World Crisis», 197–98; Marder, «From the Dreadnought», 57.

Брімер стверджує, що в катастрофі загинуло більш ніж 2,5 тисячі моряків.

83

Коли Черчилль уперше почув цю назву «ескадра-наживка» під час відвідин флоту, він вивчив питання, і воно настільки його стурбувало, що в п'ятницю, 18 вересня 1914 року, він відправив своєму тодішньому заступнику принцові Луїсу Баттенберзькому (його скоро «попросили» зі служби через німецьке походження) записку з закликом зняти ці кораблі зі служби. Принц погодився й віддав наказ голові штабу відправити ці крейсери деінде. «Це мене влаштувало, – писав Черчилль, – і я забув про це питання, упевнений, що його накази буде виконано якнайшвидше». Але минуло чотири дні, а кораблі так і залишалися там, де були, навіть у більш уразливому становищі. Зазвичай їх хоча б підтримувала група есмінців, але погода вкрай зіпсувалась, і есмінцям довелося повернутись у порт. До вівторка, 22 вересня, море заспокоїлось, і есмінці почали виходити в зону патрулювання. Веддіген був там перший. Churchill, «World Crisis», 197–98.

84

Корабель настільки сильно похилився, що вже було видно частину дна та «бічний кіль». Гук побачив «сотні людських голів, які виринали на поверхню та зникали», поки «з верхньої палуби постійним потоком униз з'їжджали напівголі люди. Ковзаючи до бокового кіля, вони зупинялися, перелазили через нього та ковзали далі, аж доки не падали у воду. Я пам'ятаю, що подумав, чи не ранять їх мушлі, які причепилися до борту нижче від ватерлінії». Документи Гука.

85

Цифру у дві третини я взяв у Black, «Great War», 50.

Телеграма, Count JohannHeinrich von Bernstorff to William Jennings Bryan, 7 лютого 1915 р., також див. додаток «Меморандум уряду Німеччини», «Міжнародні відносини».

Scheer, «Germany's High Sea Fleet», 218. Адмірал Шеер досить холодно сприймав людські втрати у війні та роль субмарин у наступі Німеччини. «Чим рішучіше йтиме війна, тим швидше вона закінчиться; якщо скоротити тривалість війни, ми врятуємо незліченну кількість життів та ресурсів, – писав він. – Отже, субмарина не може жаліти екіпажі пароплавів – вона повинна топити їх разом із кораблем. Серйозність ситуації вимагає від нас позбутися будь-яких докорів сумління – вони більше не доречні». Такий підхід, за його словами, вимагав повного використання потенціалу субмарин. «Ви ж не вимагаєте, щоб літак атакував ворога з землі», – писав Шеер. Неспроможність на максимум використовувати можливість субмарин атакувати зненацька – це «нерозумно та не по-військовому».

Крім того, казав Шеер, Німеччина чітко дала зрозуміти ворогові свої наміри, окресливши зону військових дій та попередивши кораблі щодо неї. Отже, якщо субмарина потопить комерційний корабель «разом з його екіпажем та пасажирями», то провина за це лежить на самих жертвах, які «знехтували попередженням та свідомо наразили судно на ризик бути торпедованим» (220, 221, 222–23, 228).

Телеграма, William Jennings Bryan to German Foreign Office, via James W Gerard, 10 лютого 1915 р., «Міжнародні відносини».

Бетман був певною мірою гуманітарієм – він чудово грав на піаніно, був експертом у класичних науках, читав Платона в оригіналі. Thomson, «Twelve Days», 119.

90

Devlin, «Too Proud to Fight», 322; Gibson and Prendergast, «German Submarine War», 105.

91

Scheer, «Germany's High Sea Fleet», 231.

92

Cooper, «Woodrow Wilson», 282; Grayson, «Woodrow Wilson», 50; Levin, «Edith and Woodrow», 52.

93

Wilson, «My Memoir», 22; Cooper, «Woodrow Wilson», 282.

94

Wilson, «My Memoir», 56; Cooper, «Woodrow Wilson», 281.

95

Wilson, «My Memoir», 56; Link, «Wilson: Confusions», 1-2.

Wilson, «My Memoir», 56; Cooper, «Woodrow Wilson», 281; Levin, «Edith and Woodrow», 53.

Відтоді як не стало Еллен Вільсон, у Білому домі рідко можна було почути сміх. А під час цієї першої зустрічі Галт із президентом Г елен Боунс двічі чула, як Вільсон сміється. «Не можу сказати, що я з першої хвилини передбачила те, що станеться, – згадувала вона. – На це мені знадобилося хвилин десять». G. Smith, «When the Cheering Stopped», 14.

Schachtman, «Edith and Woodrow», 74; Link, «Wilson: Confusions», 1-2.

Link, «Wilson: Confusions», 1-2.

Levin, «Edith and Woodrow», 51.

Mersey, «Report», увесь текст. В одній із газет це назвали «шокуючим кровожерством». Щонайменше один зі свідків на борту розповідав, що екіпаж субмарини сміявся та щось вигукував, спостерігаючи, як борсаються у воді ті, хто вижив. У звіті, надісланому посольством США в Лондоні, наведено слова іншого свідка: він запевняє, що якби субмарина почекала ще десять чи п'ятнадцять хвилин перед пострілом, то «всі, скоріше за все, врятувалися б». Британська Комісія морських катастроф із лордом Мерсі на чолі провела розслідування (лорд Мерсі за три роки до цього очолював розслідування катастрофи «Титаніка»). Мерсі засудив Форстнера за те, що той дав пасажирам так мало часу – «вкрай недостатньо, це веде мене до висновку, що капітан субмарини навмисне хотів не тільки потопити судно, а й, учинивши це, також забрати життя команди та пасажирів». Щодо сміху та вигуків,

Мерсі зауважив: «Я б хотів залишити це без коментарів, сподіваючись, що свідок помилився».

Mersey, «Report» 5; також див. Link, «Wilson: Struggle», 359; Walker, «Four Thousand Lives Lost», 80, 81; телеграма, U. S. Consul General, London, to William Jennings Bryan, 7 квітня 1915 р., «Міжнародні відносини».

101

Cooper, «Woodrow Wilson», 277.

102

Link, «Wilson: Struggle», 365.

103

New York Times, 28 квітня 1915 р.

104

Там само.

105

New York Times, 29 квітня 1915 р.

106

New York Times, 9 грудня 1915 р.

107

New York Times, 1 травня 1915 р.

108

New York Times, 30 квітня 1915 р.

109

New York Times, 1 травня 1915 р.

110

Там само.

111

Там само.

112

«Список пасажирів за громадянством», «„Лузитанія“: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсісайд. Адреси пасажирів, у тому числі готелі та місця тимчасового перебування в Нью-Йорку, можна знайти в Державному архіві, PRO 22/71, Національний архів Великої Британії.

113

Тут я звернувся до офіційних даних «Кунард», але в різних джерелах ця цифра досягає навіть 218. «Список пасажирів за громадянством», «„Лузитанія“: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсісайд; «Список пасажирів, які вважаються присутніми на борту „Лузитанії“», Національний архів США, Коледж-Парк.

114

Англ. Christ.

115

Названі речі, на жаль, узято з переліку речей, знайдених з тілами, які не вдалось упізнати. «Неідентифіковані тіла», «„Лузитанія“: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсісайд.

116

Голборна широко знали як «володаря Фаули» – він володів одним із Шетландських островів. Острів Фаула був притулком різноманітних птахів із назвами наче з казок, які придумали давні жителі островів. Більше зворушливих подробиць, які можуть зацікавити любителів пернатих, можна знайти в книзі Голборна «The Isle of Foula», увесь текст.

117

Bolze, «From Private Passion», 415.

118

Boston Daily Globe, 11 травня 1915 р.

119

Szefel, «Beauty», 565–66.

120

Bullard et al., «Where History and Theory», 93.

121

Sargent, «Lauriat's», 10.

122

Publishers' Weekly, 21 лютого 1920 р., 551.

123

Ці та багато інших подробиць про книгарню Lauriat's можна дізнатися з фотографій та тексту книги «Lauriat's», Sargent, 39–46.

124

Там само, 46.

125

Там само.

126

New York Times, 28 вересня 1895 р. Більше про «Біблію штанів» можна прочитати в газеті Daily Mirror за 3 грудня 2013 р.

127

У довгих документах Комісії з розгляду претензій, поданих після війни щодо стягнення з Німеччини компенсацій різним позовникам, міститься багато подробиць, які надав Лоріа про свою подорож та багаж, який він перевозив. Свій позов він склав 6 квітня 1923 р. Усі подробиці справи я наводитиму з позначкою «Лоріа, позов». Його зауваження щодо безпечності перевезення вантажу океанським лайнером можна знайти в його позові «Афідевіт, 12 березня 1925 р., або Чарльз Лоріа молодший».

128

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 6.

129

«Додаток до відповіді на питання № 1», Лоріа, позов.

130

Mackworth, «This Was My World», 239.

131

Там само, 240.

132

Там само.

133

Свідчення Вільяма Томаса Тьорнера, 30 квітня 1915 р., клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк.

134

Подробиці патрулювання Швігера, наведені в цьому та інших розділах, узято з його військового журналу, переклад якого англійською мовою зберігається в колекції Бейлі/ Райан в архіві Гуверівського інституту.

Цей журнал став для мене неоціненним джерелом інформації для відновлення подробиць виходу U-20 в Ірландське море та повернення. Тут і далі, де потрібно, я цитуватиму це джерело з позначкою «Швігер, військовий журнал».

135

Thomas, «Raiders», 91.

136

Gibson and Prendergast, «German Submarine War», 356–57.

137

Кервер зазначає, що «нормальна» зона покриття бездротового зв'язку для субмарин складала «кількасот миль». У журналі Швігера зазначено, що принаймні для U-20 ця зона була меншою. Koerver, «German Submarine Warfare», XIX. Ян Брімер стверджує, що на початку 1915 року відстань «надійної» передачі сигналу між субмариною і береговою станцією складала «до 140 морських миль». Breemer, «Defeating the U-Boat», 15.

138

Інтерв'ю Едгара фон Шпігеля, «Лузитанія», експонат № 4232, Імперський військовий музей, Лондон.

139

Spiegel, «Adventures», 20.

140

Інтерв'ю Едгара фон Шпігеля, «Лузитанія», експонат № 4232, Імперський військовий музей, Лондон.

141

Німецький капітан Пол Кеніг сказав так: «З усіх капітанів найсамотнішим є капітан субмарини – він мусить у всьому покладатися лише на себе» («Voyage», 76).

142

За даними Ганса Кервера, станом на травень 1915 року в Німеччини було лише в середньому 15 підводних човнів, придатних для далеких виходів щодня. Зазвичай в один момент часу лише дві субмарини патрулювали Британські острови. Koerver, «German Submarine Warfare», XXI, XXIII.

143

Bailey, «Sinking», 54.

144

Compton-Hall, «SubmarineBoats», 14, 21, 36, 38-39, 99, 102, 109; Fontenoy, «Submarines», 8, 10.

145

R?ssler, «U-Boat», 14; von Trapp, «To the Last Salute», 32-33; Neureuther and Bergen, «U-Boat Stories», 173.

146

Thomas, «Raiders», 82.

147

Папка «U-20», 6 лютого 1915 р., документи Міністерства оборони, DEFE/69/270, Національний архів Великої Британії.

148

Thomas, «Raiders», 81, 91.

149

Інтерв'ю Едгара фон Шпігеля, «Лузитанія», експонат № 4232, Імперський
воєнний музей, Лондон.

150

Thomas, «Raiders», 83.

151

Spiegel, «Adventures», 12.

152

Більше про сцену святкування Різдва див. у Thomas, «Raiders», 83-85.

153

Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 4; Thomas, «Raiders», 90-91.
Розповідають, що одного разу на борту субмарини навіть було верблюдня.

154

«Господи! Маленький пес!» (Нім.)

155

Forstner, «Journal», 56-57; Neureuther and Bergen, «U-Boat Stories», 189; Thomas, «Raiders», 86.

156

Thomas, «Raiders», 86.

157

Spiegel, «Adventures», 15.

158

Koenig, «Voyage», 116.

159

Niemöller, «From U-Boat to Pulpit», 1.

160

Центнер розповідає цю історію в «Raiders», Thomas, 87-89.

У літературі про підводні човни безліч історій, які примушують дивуватися, як узагалі людина могла піти на службу в підводний флот Німеччини. Приклад: одна субмарина, U-18, спробувала атакувати основний британський флот на базі в Скапа-Флоу, коло північного узбережжя Шотландії. Її помітили з патрульного судна, траулера, та протаранили. Зіткненням

пошкодило перископ субмарини та горизонтальне стерно (відповідає за сплиття й занурення). Капітан наказав негайно занурюватись, і субмарина спочатку каменем пішла на дно, а потім неконтрольовано спливла на поверхню. Субмарину знов протаранили – цього разу есмінцем. Підводний човен потонув, потім якимось чином знову сплив і почав дрейфувати, не слухаючись систем управління. Капітан вирішив здатись, і есмінець урятував усіх членів команди, крім одного.

На іншій субмарині під час тренувального занурення капітан в останню мить кинувся всередину з рубки та поспіхом зачинив люк, але той не зачинився. Субмарина почала занурюватися, вода ринула всередину. Субмарина опустилася на 90 футів. Деяким членам команди вода доходила вже до шиї. Один із моряків, уже майже під водою сам, здогадався використати апарат зі стиснутим повітрям і за його допомогою вичавити воду з субмарини. Підводний човен корком вилетів на поверхню. Команда ввімкнула насоси та швидко відкачала воду. «Раптом, – згадував старший матрос Карл Штольц, – усю субмарину заповнив зеленкуватий задушливий пар – хлор, що утворився через контакт води з батареями». Капітан наказав усім піднятися на палубу, крім механіка та стернового. У відкритий люк почало йти свіже повітря, і концентрація хлору зменшилася. Ситуація сталася через помилку капітана: після того як люк закрито, його треба закріпити на місці за допомогою колеса, яке керує системою замків. Капітан перед зануренням помилково повернув колесо в інший бік, і замки лишилися в такому положенні, яке заважає закрити люк. Штольц вважав, що від потоплення екіпаж відділяли секунди.

Навіть непомітність підводних човнів – їхня головна перевага – може грати проти них. Двадцять першого січня субмарина того ж класу, що й корабель Швігера – U-20, – вийшла на патрулювання берегів Голландії. Екіпаж помітив іншу субмарину. Припускаючи, що це інша німецька субмарина, вони двічі спробували привернути їхню увагу, але відповіді не отримали. Капітан Бруно Гоппе вирішив, що в такому разі субмарина належить Британії, та віддав наказ атакувати. Субмарина затонула після вибуху першої ж торпеди, і капітан підійшов ближче, щоб урятувати живих. З екіпажу другої субмарини вижив лише один чоловік – від нього Гоппе й дізнався, що потоплена ним субмарина насправді була німецькою U-7 і командував нею його найкращий друг. «Вони були нерозлучними друзями вже багато років», – згадував капітан субмарини барон фон Шпігель; він знав їх обох.

Ці та інші історії можна знайти в «German Submarine War», Gibson and Prendergast, 17-18, 20; Neureuther and Bergen, «U-Boat Stories», 154-57; Thomas, «Raiders», 171-172.

Глибинні міни вперше використали в січні 1916-го, але спочатку вони не показали себе ефективною зброєю і ще рік не становили серйозної небезпеки для капітанів субмарин. Сонар – той самий прилад, що видає електронний писк у фільмах про підводні човни, – буде винайдено лише після закінчення

Першої світової. Breemer, «Defeating the U-Boat», 34; Marder, «From the Dreadnaut», 350.

162

Forstner, «Journal», 14-15.

163

Neureuther and Bergen, «U-Boat Stories», 25.

164

Швігер, військовий журнал.

165

Лоріа, позов.

166

Лист, Albert E. Laslett to Principal Officer, Liverpool District, 8 червня 1915 р., документи Міністерства транспорту, МТ 9/1326, Національний архів Великої Британії. Факт того, що такі тренування дійсно відбувалися, задокументовано в різних паперах Адміралтейства, що зберігаються в Національному архіві Великої Британії. Наприклад, див. «„Лузитанія” – американський процес», документи Адміралтейства, ADM 1/8451/56, Національний архів Великої Британії.

167

Відповіді позивачів на допитах свідків, які проводила компанія Hunt, Hill & Betts, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк.

168

Свідчення, Ендрю Чалмерз, 18 квітня 1918 р., клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 20.

169

Свідчення, Вільям Томас Тьорнер, 30 квітня 1915 р., клопотання компанії Oceanic Steam Navigation щодо обмеження відповідальності власника «Титаніка», Національний архів США, Нью-Йорк.

170

«Лайнер „Кунард“», 939.

171

Walker, «Four Thousand Lives Lost», 169.

172

Документи Бейкера.

173

New York Times, 21 листопада 1915 р.

174

Свідчення, Вільям Томас Тьорнер, 15 червня 1915 р., «Слідство», 7.

175

Ці подробиці зазначено в «Типовому договорі учня» Мортон - угоді, яка зобов'язувала Мортон протягом чотирьох років підкорятися наказам капітана та його команди, а також «зберігати його та їх секрети». Крім того, в угоді зазначено, що учень не може «відвідувати таверни чи паби... та грати в неприпустимі ігри». Найголовніше - кожен учень зобов'язується «не залишати судно. без дозволу». У свою чергу учні отримували щорічну зарплату: у перший рік 5 фунтів і до 10 та більше фунтів в останній. Учням також надавали житло, їжу, «ліки, медичну та хірургічну допомогу». На прання одягу виділялося окремо 10 шилінгів. «Типовий договір учня», документи Мортон, DX/2313, Мерсісайд; «Постійне свідомство про звільнення», документи Мортон, DX/2313, Мерсісайд.

176

Morton, «Long Wake», 97.

177

Там само, 98.

178

Там само, 99.

Bailey and Ryan, «Lusitania Disaster», 108.

У деяких британських посадовців навіть були сумніви щодо лояльності деяких співробітників нью-йоркського відділення «Кунард», яким керував Чарльз П. Самнер, відповідальний за всі справи компанії в Америці. Навіть один із капітанів «Кунард», Доу, не довіряв Самнерові, бо той «має близькі стосунки з німцями» – так зазначено в телеграмі, яку відправив генеральний консул Британії в Нью-Йорку сер Кортні Беннетт. Сер Кортні теж був переконаний, що офіс компанії перебуває під впливом Німеччини – доказ цього він вбачав у тому, що прізвища багатьох співробітників були німецькими: Феке, Фальк, Буйсвіц, Райхгольд, Бравер, Брайтенбах, Мюллер. Земляк сера Кортні, колишній дипломат сер Артур Герберт, поділяв його думку. Їхні постійні перевірки роботи й без того важкі для Самнера часи ще важчими. Він був досвідченим керівником і примудрявся організовувати відплиття кораблів «Кунард» за розкладом. Голова «Кунард» Альфред А. Бут абсолютно йому довіряв – навіть вважав своїм другом.

Сер Артур був переконаний, що в нью-йоркському офісі «Кунард» відбувається щось лихе, тому звернувся до приватного детектива, про що Самнера не попередив. Детективу не вистачило майстерності – він поводився так, що співробітники «Кунард» почали підозрювати, що він шпигун. Самнер згадував: «Цей чоловік викликав у мене настільки сильні підозри, що я звернувся до портового детектива та попросив його стежити за детективом сера Артура Герберта». Самнер надіслав серу Артуру звіт про дивну поведінку детектива – на випадок, якщо це його зацікавить. «Він замість того, щоб подякувати, страшенно розлютився та сказав, що його ще ніколи в житті так не ображали». Сер Артур навіть звинуватив Самнера в шпигунстві за ним – причому його це так сильно зачепило, що Самнер почав підозрювати, що в того є якісь таємниці. «Це дійсно викликало в мене певні підозри, і я вирішив, що зможу щось дізнатися, спостерігаючи за його діями», – згадував Самнер.

«Говорячи конфіденційно, – писав Самнер, – я гадаю, можна сказати, що сер Артур Герберт дещо „дивний“». Із Самнером був згоден щонайменше ще один суперник, сер Кортні Беннетт. Одного разу сер Артур завітав у гості до сера Кортні. Почалася сварка, як писав Самнер, і сер Кортні сказав гостеві «йти додому та повчити свою матір жити».

Самнер писав: «Хоча ситуація й вийшла дещо непристойна... це був єдиний дивний випадок за участі цих двох, про який я будь-коли чув».

Телеграма, C. Bennett to Alfred Booth, 30 листопада 1914 р., D42/ C1/1/66, частина 2 з 4, архів «Кунард»; «Заробітня плата співробітників відділу в

Нью-Йорку», D42/C1/1/66, частина 3 з 4, архів «Кунард»; лист, Charles P. Samner to D. Mearns, 29 грудня 1914 р., D42/C1/2/44, архів «Кунард»; лист, Charles P Samner to Alfred A. Booth, 4 серпня 1915 р., D42/C1/1/66, частина 3 з 4, архів «Кунард»; телеграма, Richard Webb to Cecil Spring-Rice, 11 травня 1915 р., «Різноманітні документи „Лузитанії“», документи Адміралтейства, ADM137/1058, Національний архів Великої Британії.

181

Телеграма, 27 квітня 1915 р., скринька 2, колекція Бейлі/Райан.

182

Інтерв'ю з Френсісом Барроузом, «Лузитанія», Центр письмових архівів Бі-Бі-Сі.

183

Інтерв'ю з Робертом Джеймсом Кларком, «Лузитанія», Центр письмових архівів Бі-Бі-Сі.

184

Записка, 7 травня 1914 р., D42/PR13/3/14-17, архів «Кунард».

185

Preston, «Lusitania», 110; Ramsay, «Lusitania», 51; New York Times, 30 березня 1915 р.

186

Preston, «Lusitania», 110.

187

Лоріа, позов.

188

Див. сайт Lusitania Resource, [www. RMSLusitania.info](http://www.RMSLusitania.info), де викладено базу даних про корабель та пасажирів зі зручним пошуком.

189

Розповідь про те, як виглядала та працювала Кімната 40, засновано на документах, що зберігаються в архіві Черчилля, Колледж Черчилля, Кембридж, а також у Національному архіві в К'ю серед документів Адміралтейства. Більше про Кімнату 40 можна почитати у Beesly, «Room 40»; Gannon, «Inside Room 40»; Adm. William James, «Code Breakers»; and Ramsay, «„Blinker” Hall».

190

Не можу передати вам, який я був щасливий, коли під час одного з моїх візитів до Національного архіву Великої Британії мені дозволили попрацювати з оригіналом шифрувальної книги. Мені принесли її, наче подарунок, – у паперовій обгортці зі стрічкою, у великому ящику. Торкатися її, відкривати, гортати сторінки – дуже обережно – у такі моменти минуле на мить оживає, фізично оживає. Саме ця книга була на борту німецького есмінця, який на початку Першої світової затопили росіяни. «Signalbuch der Kaiserlichen Marine», Берлін, 1913, документи Адміралтейства, ADM 137/4156, Національний архів Великої Британії; також див. Beesly, «Room 40», 4-5, 22-23; Halpern, «Naval History», 36; Adm. William James, «Code Breakers», 29; Grant, «U-Boat Intelligence», 10.

191

Різні джерела повідомлять різні дані щодо примірників шифрувальної книги, див. Churchill, «World Crisis», 255; Halpern, «NavalHistory», 36-37; Tuchman, «Zimmermann Telegram», 14-15.

192

Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка.

193

Там само.

194

Halpern, «Naval History», 37; Beesly, «Room 40», 310-11.

195

Англ. to blink - блимати.

196

Adm. William James, «Code Breakers», xvii.

Навіть до початку війни, ще в ролі капітана корабля «Корнволл», Холл показав себе як розвідника. У 1909 році його корабель разом з іншими британськими суднами з церемоніальним візитом зайшов у Кіль, Німеччина, базу німецького флоту. Адміралтейство звернулося до Холла з проханням зібрати вкрай цінну інформацію про конструкцію стапелів у порту, які закривали від небажаних глядачів патрульні судна.

У Холла з'явилась ідея. Герцог Вестмінстерський саме приїхав на регату зі своїм швидкісним човном «Урсула» – щоб похизуватися. Німецьким морякам човен дуже сподобався, і вони вітали його щоразу як бачили. Холл попросив позичити човен на декілька годин, і наступного дня двоє його людей піднялися на борт «Урсули», одягнені як цивільні механіки. Потім «Урсула» продемонструвала свою швидкість і пролетіла через гавань у море та назад. З ревом ковзнувши по ланцюгах патрульних кораблів, човен викликав овації екіпажу, але раптом двигуни «Урсули» відмовили, просто навпроти німецьких стапелів. Поки екіпаж яхти намагався завести двигуни, люди Холла сфотографували всю верф. Один із патрульних кораблів мусив відбуксувати яхту на стоянку. «Німці були раді ближче її розгледіти, – писав Холл, – але я був ще більш радий, бо одному з „механіків“ вдалося зробити дуже якісні фотографії стапелів, і ми добули всю потрібну інформацію». «The Nature of Intelligence Work», Hall 3/1, документи Холла.

197

Adm. William James, «Code Breakers», 202.

198

Gilbert, «First World War», 102.

199

Gibson and Prendergast, «German Submarine War», 19; Gilbert, «First World War», 124.

200

Clark, «Donkeys», 74; Gilbert, «First World War», 144–45; Keegan, «First World War», 198–99.

201

Clark, «Donkeys», 74.

202

Frothingham, «Naval History», 66, 75.

203

Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка.

204

Меморандум, Генрі Френсіс Олівер, CLKE 1, документи Кларка.

205

Історія Кімнати 40, «Розповідь капітана Хоупа», CLKE 3, документи Кларка.

206

Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка.

207

Там само.

208

Beesly, «Room 40», 92.

209

Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка.

210

Записка, Герберт Хоуп до голови оперативного підрозділу, 18 квітня 1915 р., «Записки капітана Хоупа оперативному підрозділу», документи Адміралтейства, ADM 137/4689, Національний архів Великої Британії.

211

Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка.

212

Звіти з допитів полонених моряків підводних човнів розповідають про життя на субмарині краще, ніж будь-яка книга чи мемуари. Документи Адміралтейства, ADM 137/4126, Національний архів Великої Британії. Див. допити команд U-48, U-103, UC-65, U-64 та UB-109; також див. Grant, «U-BoatIntelligence», 21.

213

Beesly, «Room 40», 30.

214

Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка; Beesly, «Room 40», 30.

215

New York Times, 8 травня 1915 р.

216

«Щоденник капітана Хоупа», документи Адміралтейства, ADM 137/4169, Національний архів Великої Британії.

217

Архів телеграм, 3 березня 1915 р., Центр морської розвідки, Норддайх, документи Адміралтейства, ADM137/4177, Національний архів Великої Британії.

218

Перехоплені телеграми, 28 і 29 квітня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM137/3956, Національний архів Великої Британії. Якщо ви вирішите переглянути ці документи, то з радістю побачите, що тут зберігаються справжні рукописні розшифрування.

219

«принцип спантеличення та оман ворога» – «Інформація для ворога», Холл 3/4, документи Холла.

Холлу подобалася непередбачуваність роботи в розвідці, подобалося знати справжні події, що стоять за новинами, – а їх нерідко приховували. Наприклад, у Кімнаті 40 знали про справжню долю німецької субмарини U-28, яка атакувала корабель з вантажівками на палубі. Один зі снарядів, випущених палубною гарматою субмарини, підірвав вантаж вибухових речовин – і раптом «повітря сповнили вантажівки, що розліталися за найнепередбачуванішими траєкторіями», як писав Холл. За офіційною версією, субмарина затонула через вибух, але Холл і всі в Кімнаті 40 знали правду: одна з вантажівок упала на бак підводного човна, проломила корпус і негайно затопила його. «Насправді вийшло так, що вантажівка потопила U-28» Якими б дивними не були такі історії, писав Холл, усе одно «я іноді починаю думати, що найдивнішим з усього є сам підрозділ розвідки, бо нічого подібного ніколи не існувало». «Природа роботи в розвідці», Холл 3/1, документи Холла.

220

Плівку під назвою «„Лузитанія“, останнє відправлення з Нью-Йорка під час Першої світової війни» можна переглянути в мережі на сайті CriticalPast.com (www.criticalpast.com/video/65675040085_SS-Lusitania_passengers-arrive-at-the-dock_passengers-aboard-SSLusitania_author-Elbert-Hubert). Агент Бюро розслідувань департаменту юстиції (тоді ще не Федеральне бюро розслідувань) двічі подивився цю плівку під час приватного перегляду у філадельфійському театрі. Агента Френка Гарбаріно вразили подробиці плівки, і він вирішив, що тут є все необхідне для того, щоб підтвердити справжність плівки. «Буде дуже просто ідентифікувати людей на борту пароплава – знайомі негайно їх упізнають, – писав він. – Крім того, нам вдалося розгледіти номерні знаки таксомоторів, які привезли на причал пасажирів, а також обличчя людей, які виходили з автівок. Номерні знаки були: 21011, 21017, 25225. Дуже просто буде встановити, які таксомоторні компанії володіють машинами, та зробити запит щодо імен людей, яких відвозили на причал „Кунард“ того ранку». Лист, Bruce Bielaski to Attorney General, 27 червня 1915 р., колекція Бейлі/Райан.